



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 116]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 25, 2011/ज्येष्ठ 4, 1933

No. 116]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 25, 2011/JYAISTHA 4, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 मई, 2011

सं. टीएमपी/24/2009-टीएमआईएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण हाल्दिया गोदी परिसर में कोलकाता पत्तन न्यास के बर्थ सं. 12 पर प्रदत्त सेवाओं के लिए उसके दरमान के सामान्य संशोधन हेतु टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड के प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार एतद्वारा निपटाया जाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/24/2009-टीएमआईएलएल

मैसर्स टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

... आवेदक

आदेश

(मार्च, 2011 के 25वें दिन पारित)

यह प्रकरण टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से इसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 हाव्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में कोलकाता पत्तन न्यस (केओपीटी) के बर्थ सं. 12 पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए पहली बार टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण ने 12 अक्टूबर 2007 को एक आदेश पारित किया था। टीएमआईएलएल, केओपीटी के (तत्कालीन) प्रचलित दरमान को लागू करते हुए बर्थ सं. 12 का प्रचालन कर रहा था। अनुमानित वित्तीय / लागत स्थिति ने अक्टूबर 2007 से मार्च 2010 तक 2 1/2 वर्ष की अवधि के लिए, केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर अधिशेष (बचत / लाभ) की स्थिति दिखाई दी। अधिशेष की स्थिति 2 1/2 वर्ष की अवधि में भावी प्रशुल्क में पिछले अधिशेष को समायोजित करने के कारण उभरी थी। इसलिए, टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क का निर्धारण, केओपीटी का प्रशुल्क 20% घटाकर किया गया था जिसकी वैधता 31 मार्च 2010 तक थी।

2.2 टीएमआईएलएल ने दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा हेतु एक आवेदन दाखिल किया था। इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल को यह निदेश देते हुए दिनांक 17 मार्च 2008 के आदेश द्वारा समीक्षा आवेदन को निपटाया था कि वह 2002-03 से 2007-08 के पूर्वार्ध तक ढाई वर्षों में टीएमआईएलएल को प्रोदभूत अतिरिक्त राशि के रूप में रु. 1775.14 लाख का पिछला अधिशेष, 12% वार्षिक के चक्रवृद्धि ब्याज के साथ संबंधित व्यक्तियों को लौटाए। इस प्रकार, भावी प्रशुल्क में विगत अधिशेष का कोई समायोजन नहीं था। टीएमआईएलएल का प्रशुल्क, विलंब शुल्क दरों, उपकरण किराया प्रभार और अकुशल श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार को छोड़कर कार्गो संबंधी प्रभारों के (तत्कालीन) प्रचलित केओपीटी स्तर में 18% वृद्धि जोड़कर पुन निर्धारित किया गया था।

2.3 मुख्य रूप से विगत अधिशेष की धनवापसी उपयोगकर्ताओं को करने प्रचालक की विगत अधिशेष की प्राप्ति के निर्धारण में वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक की लागत के रूप में रायल्टी / राजस्व भाग को अनुमत न करना और, स्टील तथा लौह (अयरक) के प्रहस्तन की मद में उद्भूत आय-अनुमानन में रु. 1.14 करोड़ की राशि को सम्मिलित करने जैसे मुख्य मुद्दों को 2008 की रिट याचिका सं. 10094(डब्ल्यू) के माध्यम से कोलकाता उच्च न्यायालय में चुनौती दी थी।

2.4 माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय ने दिनांक 15 मई 2009 के अपने आदेश के द्वारा, दिनांक 17 मार्च 2008 के प्राधिकरण के आदेश के विरुद्ध टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए मुख्य दावे को अस्वीकार कर दिया और टीएमआईएलएल को निदेश दिया कि वह प्राधिकरण (टीएमपी) को (लागत) खर्चों के रूप में रु. 51000/- का भुगतान करे। तथापि, उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को निदेश दिया कि वह 31 मार्च 2005 से पहले की अवधि के रायल्टी / राजस्व भाग के भुगतान का लेखाकरण करके टीएमआईएलएल के प्रशुल्क को ठीक करे और तटीय प्रहस्तन प्रभारों की मद में रु. 1.14 करोड़ की अनुमानित राशि को अनुमत न करने के अपने निर्णय पर पुनर्विचार करे। माननीय उच्च न्यायालय के इस प्राधिकरण को दिए गए निदेश जैसे वे उच्च न्यायालय के आदेश सं. 48 के अंतिम अनुच्छेद में सन्निहित हैं, पुनः प्रस्तुत किए जाते हैं :-

"निष्कर्षतः, प्राधिकरण याचिकाकर्ता कंपनी द्वारा उसके ग्राहकों पर अवैध रूप से लगाए गए अतिरिक्त प्रभारों की राशि के बराबर, भावी दरों को, समायोजित करवाए जाने में न तो अधिकार क्षेत्र में गलत था, न ही तर्कसंगतता के किसी भी मापदंड द्वारा मापे जाने पर अतार्किक था। प्राधिकरण को 31 मार्च 2005 तक की अवधि के लिए रायल्टी बीच से निकालने की अनुमति की न देने के लिए और यह साफ-साफ न बताने के लिए ही दोषी ठहराया जा सकता है कि क्यों रु. 6.86 करोड़ की राशि में से रु. 1.14 करोड़ याचिकाकर्ता कंपनी की आय में जोड़े जाने थे कि उसे तटीय प्रहस्तन प्रभार के लिए समायोजन की मद में दावा करना पड़ा। प्राधिकरण को निदेश दिया जाता है कि वह याचिकाकर्ता कंपनी द्वारा 31 मार्च 2005 से पहले की अवधि के लिए रायल्टी के रूप में भुगतान की गई राशि के लेखाकरण द्वारा प्रशुल्क को शुद्ध करे; तटीय प्रहस्तन प्रभार की मद में रु. 1.14 करोड़ की अतिरिक्त राशि को अनुमत न करने के अपने निर्णय पर पुनर्विचार करे - और बताए कि किस प्रकार पुनर्परिकल्पित अतिरिक्त प्रभार याचिका कर्ता कंपनी के लिए पहले से निर्धारित प्रशुल्क में अथवा भावी प्रशुल्क में समायोजित किए जाएंगे। प्राधिकरण इसकी तिथि से 10 सप्ताह के भीतर याचिकाकर्ता कंपनी को अपने निर्णय से अवगत करवा दे और (उसे) याचिकाकर्ता कंपनी की ओर से और अधिक सुनने को बाध्य नहीं किया जाएगा।"

“2008 की रिट याचिका सं. 10094 (डब्ल्यू) को आंशिक रूप से स्वीकार किया जाता है। किन्तु, चूंकि याचिकाकर्ता की चुनौती का बहुतांश असफल हुआ है और प्रशुल्क के अन्य अनेक शीर्ष यथावत रखे गए हैं, याचिकाकर्ता इन प्रक्रियाओं में प्राधिकरण के खर्चों के एक अंश को वहन करेगा और 3000 जीएमएस में लागतों का भुगतान करेगा।”

2.5 इस संबंध में, हमारे पत्र सं. टीएमपी / 32 / 2008-टीएमआईएलएल दिनांक 23 जुलाई 2009 के माध्यम से किए गए सदर्भ के उत्तर में सरकारी पत्र सं. पीआर-14019 / 11 / 2009-पीजी, दिनांक 16 अक्टूबर 2009 के माध्यम से सरकार से प्राप्त सलाह के आधार पर इस प्राधिकरण ने रायल्टी / राजस्व भाग पर माननीय एकल जज द्वारा परित दिनांक 15 मई 2009 के आदेश के विरुद्ध 11 नवंबर 2009 को कोलकाता उच्च न्यायालय की (डिविजन बैंच) खंड-पीठ के समक्ष एक अपील दाखिल की है।

2.6 टीएमआईएलएल ने, माननीय एकल जज द्वारा पारित दिनांक 15 मई 2009 के आदेश और निर्णय को चुनौती देते हुए एक स्थगन याचिका एवं अपील का ज्ञापन दाखिल किया है।

2.7 टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल की गई स्थगन याचिका और अपील के ज्ञापन तथा इस प्राधिकरण द्वारा दाखिल की गई अपील को माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय द्वारा अभी निपटाया जाना बाकी है।

3. चूंकि टीएमआईएलएल के लिए अक्टूबर 2007 में निर्धारित प्रशुल्क 31 मार्च 2010 तक ही वैध था, प्रशुल्क, वित्तीय वर्ष 2009-10 में समीक्षा के लिए देय हो गया।

4.1 इस पृष्ठ भूमि में टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2013 तक प्रभावी होने वाले संशोधित प्रशुल्क के लिए अनुरोध करते हुए दिनांक 30 जून 2009 का अपना प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किया है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य बिंदु संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- (i) वर्ष 2009-10 के लिए अनुमान प्रोजेक्ट डेटा मात्रा और प्रोजेक्ट डेटा लागत अनुमानों के आधार पर तैयार किए गए हैं।
- (ii) हालिदया में कुछ हालिया घटनाओं का उल्लेख करने की दृष्टि से श्रमिकों से असाधारण मांग आई है और श्रमिक-वर्ग द्वारा हा.गो. परिसर में प्रचालन को बीच-बीच में रोक देने का समाचार है। पोतजनमार्ग की गहराई घट रही है जिसके कारण पार्सल-आकार कम हो गया है और हा.गो.परि. स्थित भीड़-भाड़ बढ़ने से कार्गो वैकल्पिक पत्तनों की ओर मुड़ रहा है।
- (iii) भावी तीन वर्षों (2010-11 से 2012-13 तक) के लिए प्रोजेक्शन वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों के प्रकाश में बनाए गए हैं। भावी तीन वर्षों के लिए व्यय प्रोजेक्ट करने के लिए 5.40% के स्फीति अवयव पर विचार किया गया है।
- (iv) यातायात प्रोजेक्शन भारत के पूर्वी तट में आयात एवं निर्यात के सबसे अधिक संभावित आधार पर तैयार किया गया है।
- (v) (क) मई 2008 में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रस्तुत किए गए वास्तविक वित्तीय आंकड़े अलग-अलग किए गए लेखा परीक्षा (आडिट) के पूरा होने के पहले के हैं।
- (ख) वित्तीय वर्ष 2007-08 के अलग-अलग किए गए लेखा चूंकि पूरे किए जा चुके हैं और वर्तमान प्रस्तुति में (आवश्यक) परिवर्तन कर दिए गए हैं। एक लेखा-समाधान-पत्र प्रदान किया गया है।
- (ग) वित्तीय वर्ष 2008-09 के अलग-अलग किए गए लेखा की आरंभिक जांच पड़ताल की गई है और वर्तमान प्रस्तुति में (आवश्यक) परिवर्तन कर लिए गए हैं। एक लेखा-समाधान पत्र संलग्न किया गया है।
- vi (क) रायल्टी / राजस्व भाग, लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार केओपीटी के संशोधित प्रशुल्क के आधार पर कम्प्यूट किया गया है।
- (ख) चूंकि लाइसेंस एग्रीमेंट पर जुलाई 2003 से पहले हस्ताक्षर किए गए थे, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार रायल्टी / राजस्व भाग को स्वीकार्य खर्चों की एक मद माना जा रहा है।

4.2 टीएमआईएलएल के प्रस्ताव को निम्नलिखित पैराग्राफों में समेट दिया गया है :-

- (i) टीएमआईएलएल का वर्तमान दरमान पोतघाट शुल्क, पोत संबंधी प्रभार, पोत पर पर्यवेक्षण, लादना / उतारना / रि-स्टेकिंग / विलंब शुल्क, परिवहन, लाइसेंस शुल्क और विविध सेवाओं की मद में प्रभार प्रदान करता है।

(ii) टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित प्रस्तावित किया है :-

- (क) विलब शुल्क और, लाइसेंस शुल्कों तथा विविध सेवाओं के अंतर्गत सूचीबद्ध की गई कुछ मदों को छोड़कर वर्तमान प्रभारों को 10% बढ़ाना।
- (ख) निर्यात-कार्गो के पोत पर पर्यवेक्षण के लिए प्रदत्त वर्तमान दर को लगभग 22% कम करना।
- (ग) कंटेनरों को उतारने / चढ़ाने / दोबारा बांधने (रि-स्टेकिंग) के लिए प्रदत्त प्रचलित दर को लगभग 162% बढ़ाना (वर्तमान रु.191.16 प्रति टीईयू से रु. 500/- प्रति टीईयू)
- (घ) टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित प्रस्तावित दरों के साथ निम्नलिखित प्रशुल्क मदों के अंतर्गत "अन्य सभी कार्गो" नामक एक नई प्रशुल्क मद आरंभ करने का प्रस्ताव किया है :-

(i)	पोत संबंधी (ऑन-बोर्ड) प्रभार	रु.65.00 प्रति मी.ट.
(ii)	ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण	रु.194.70 प्रति मी.ट.
(iii)	लादना / उतारना / रि-स्टेकिंग	रु.58.41 प्रति मी.ट.
(iv)	परिवहन	रु.100.00 प्रति मी.ट.

(ङ) इसने लादने / उतारने / रि-स्टेकिंग और परिवहन के अन्तर्गत कार्गो की निम्नलिखित मदों को आरंभ करने का प्रस्ताव किया है :-

- (i) 20 टन से अधिक और 35 टन तक वजन वाली वस्तुएं।
- (ii) 35 टन से अधिक की वस्तुएं।

(च) प्रशुल्क मद "लाइसेंस शुल्क और विविध सेवाएं" के अंतर्गत सूचीबद्ध विभिन्न क्षमताओं के उपकरणों के वर्तमान किराया प्रभारों को 30% बढ़ाना प्रस्तावित किया गया है।

(छ) "लाइसेंस शुल्क एवं विविध सेवाएं" के प्रशुल्क मद के अंतर्गत फोर्क लिफ्टों और हार्बर मोबाइल क्रेनों के लिए उपकरण-किराया-प्रभार की मद में नई दरें प्रस्तावित की गई हैं।

4.3 दरें लागू किए जाने को शासित करने वाली वर्तमान सशर्तताओं में कोई बड़ा सुधार नहीं किया गया है।

4.4 प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय / लागत स्थिति, जैसी टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत समेकित आय और लागत विवरणी में दर्शायी गई है, संक्षेप में नीचे दी गई है :-

(रु.लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमान	प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमान			
			2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
(i)	यातायात (मी.ट.में)	900000	900000	900000	900000	900000
(ii)	प्रचालन आय	2018	2862	2934	2934	2934
(iii)	शुद्ध अधिशेष / प्रति लाभ के बाद घाटा	-797	-123	-128	-182	-182
(iv)	शुद्ध घाटा प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में	-40%	-4%	-4%	-4%	-6%
(v)	प्रचालन आय की % के रूप में औसत शुद्ध घाटा	-	-4.66%			

4.5 प्रचालन लागत और भावी वर्षों के लिए निवेश पर प्रतिलाभ की वसूली के अलावा पिछले घाटे की वसूली को प्रचालक द्वारा 4.66% के औसत शुद्ध घाटे के मुकाबले 10% की प्रस्तावित वृद्धि का कारण बताया गया है।

4.6 जैसा टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई लागत विवरणी देखा गया है, प्रस्तावित संशोधनों के कारण वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक रु. 6.11 करोड़ की अतिरिक्त आय अपेक्षित की गई है।

5. जैसाकि पहले बताया गया है टीएमआईएलएल के वर्तमान अधिसूचित दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 को समाप्त होनी थी। दिनांक 16 मार्च 2010 के अपने पत्र के माध्यम से टीएमआईएलएल ने अन्य बातों के साथ, प्रचलित प्रशुल्क की वैधता बढ़ाने का अनुरोध किया था। यह स्वीकार करते हुए कि वर्तमान दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 को समाप्त हो रही है और चूंकि फाइनल विचार किए जाने के लिए प्रस्ताव को परिपक्व होने में भी कुछ समय लगेगा, इस प्राधिकरण ने दिनांक 31 मार्च 2010 के अपने आदेश के माध्यम से टीएमआईएलएल के दरमान की वैधता 30 सितंबर 2010 तक बढ़ा दी। यह विस्तार, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में, स्वीकार्य लागत और अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष को पूरी तरह समायोजित करने की शर्त किया गया।

6. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार टीएमआईएलएल से प्राप्त दिनांक 30 जून 2010 का प्रस्ताव केओपीटी को और संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था। कुछ उपयोगकर्ताओं तथा केओपीटी से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में टीएमआईएलएल को अग्रणी की गई थीं। टीएमआईएलएल ने न तो उपयोगकर्ताओं और नही केओपीटी की टिप्पणियों का कोई उत्तर दिया है।

7.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर, टीएमआईएलएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने उत्तर दिया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न और उन पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे तालिका में दिए हैं :-

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(क)	सामान्य	
(i)	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर लगभग 5% का औसत घाटा दर्शाती है। टीएमआईएलएल ने प्रचालन की लागत और नियोजित पूजी पर प्रतिलाभ की वसूली के अलावा पिछले घाटे की वसूली के आधार पर प्रचलित प्रशुल्क पर 10% की वृद्धि मांगी है। विगत घाटे की भावी प्रशुल्क में वसूली मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 को ध्यान में रखकर न्यायोचित हो सकता है।	प्रस्ताव को संशोधित किया गया है जिसमें विगत घाटे के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता। इसके अलावा, 6 माह पहले ही नष्ट हो चुके हैं और टीएमआईएलएल ने प्रचलित दरमान लागू कर दिया है, इसलिए, वास्तविक अधिशेष / घाटा, वित्तीय वर्ष 11 के लिए, प्रचलित दरमान पर अधिशेष / घाटे का मिश्रण होगा, और वह भी अंतिम रूप से अनुमोदित दरमान पर।
(ii)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंधित करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के बीचमार्क / न्यूनतम स्तर से संबद्ध होना चाहिए टीएमआईएलएल ने, अपने फार्म-1 का क्रम सं. 6 पर दर्शाया है कि उसका लक्ष्य 4000 मीटरिक टन का शिप डे- आऊट पुट प्राप्त करना है। उत्पादकता का यह न्यूनतम स्तर दरमान में, विभिन्न प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली सशर्तता के रूप में शामिल किया जाए।	हार्बर मोबाइल क्रेनों की दरें उत्पादकता स्तरों से संबद्ध कर दी गई हैं। अन्य सभी दरों को सम्बद्ध नहीं किया जा सकता है। क्योंकि उत्पादकता स्तर पोत पर माल भरने की जगह पोत की किस्म और क्रेन की गुणवत्ता / क्षमता इत्यादि पर भी निर्भर है जो टीएमआईएलएल के नियंत्रण के बाहर हैं।
(iii)	टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसकी मूल्य निर्धारक नीति लागत आधारित है कृपया उत्पादकता की इकाई लागत में भावी सुधार करें।	(क) हार्बर मोबाइल क्रेनों के प्रयोग से उत्पादकता स्तर वर्तमान स्तरों से उच्चतर स्तर पर लिए गए हैं और धारा 10 के अंतर्गत सशर्तताओं में शामिल किए गए हैं। (ख) इसके साथ-साथ, लौह अयस्क के दोहरे बाधने की लागत से धारा 10/धारा 7 के अंतर्गत, उपयोगकर्ता को बचाया गया है। (ग) उपयोगकर्ताओं को वाणिज्यिक रूप से सरलता प्रदान करने हेतु उपकरणों के ऑन-बोर्ड उपयोग के लिए और हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रति मीटरिक टन आधार पर वैकल्पिक दर प्रस्तावित की गई है।
(iv)	फार्म -1 के क्रम सं. 4 के बारे में टीएमआईएलएल ने वर्तमान दरों और प्रस्तावित दरों की केवल एक तुलनात्मक स्थिति ही प्रस्तुत की है। प्रस्तावित सशर्तताओं में परिवर्तन को, यदि कोई हो, उनके औचित्य के साथ उभारते हुए प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली वर्तमान सशर्तताओं	संशोधित प्रस्ताव में, जहां कहीं आवश्यक हुआ सशर्तताओं में परिवर्तन किए गए और उभारे गए हैं। (टीएमआईएलएल ने वर्तमान सशर्तताओं की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत नहीं की है। इसके अलावा, प्रस्तावित मसौदा दरमान में, सशर्तताओं में डम्पके द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों को इटैलिक्स में दिखाया है। सशर्तताओं में

	और प्रस्तावित सशर्तताओं की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत करें।	परिवर्तन करने के कारण नहीं दिए गए हैं।)																									
(v)	टीएमआईएलएल ने फार्म-1 के क्रम सं.5 पर सारणी नहीं भरी है।	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित फार्म-1 कार्गो संबंधी प्रभार की प्रति टन दर और विविध प्रभार में परिवर्तन दर्शाता है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई स्थिति संक्षेप में नीचे सारणीबद्ध दी गई है :- (रु.प्रति मी.ट.) <table><tr><th>चौरा</th><th colspan="2">प्रहस्तन लागत</th><th colspan="2">एचएमसी प्रभार</th></tr><tr><td></td><th>पहले</th><th>बाद में</th><th>पहले</th><th>बाद में</th></tr><tr><td>लोह अयस्क निर्यातक</td><td>176.46</td><td>182.73</td><td>49.12</td><td>56.25</td></tr><tr><td>इस्पात आयातक</td><td>451.53</td><td>504.92</td><td>82.48</td><td>90.00</td></tr><tr><td>उर्वरक आयातक</td><td>106.20</td><td>127.44</td><td>89.87</td><td>100.00</td></tr></table>	चौरा	प्रहस्तन लागत		एचएमसी प्रभार			पहले	बाद में	पहले	बाद में	लोह अयस्क निर्यातक	176.46	182.73	49.12	56.25	इस्पात आयातक	451.53	504.92	82.48	90.00	उर्वरक आयातक	106.20	127.44	89.87	100.00
चौरा	प्रहस्तन लागत		एचएमसी प्रभार																								
	पहले	बाद में	पहले	बाद में																							
लोह अयस्क निर्यातक	176.46	182.73	49.12	56.25																							
इस्पात आयातक	451.53	504.92	82.48	90.00																							
उर्वरक आयातक	106.20	127.44	89.87	100.00																							
(vi)	टीएमआईएलएल ने वित्तीय निहितार्थ, अर्थात प्रस्तावित वृद्धि के कारण राजस्व में अपेक्षित परिवर्तन, जैसा फार्म-1 के क्रम सं.7 पर अपेक्षित है।	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित फार्म-1, रु. 376.19 लाख रु. 364.07 लाख और रु. 412.36 लाख पर कार्गो संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि की मद में वार्षिक वित्तीय निहितार्थ दिखाता है।																									
(vii)	टीएमआईएलएल ने फार्म-1 की क्रम सं.8 पर तालिका नहीं भरी है। संदर्भित, वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करने में मार्च 2005 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों से विचलन, यदि कोई हो, उसके कारणों के साथ, प्रस्तुत किया जाए।	टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित फार्म-1 बताता है कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों से कोई विचलन नहीं है।																									
(viii)	टीएमआईएलएल, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत आने वाली गतिविधियों के बारे में बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के अलग-अलग किए गए चार्टर्ड एकाउन्टेंट से विधिवत प्रमाणित वार्षिक लेखा प्रस्तुत करें। दिनांक 30 जून 2009 के अपने पत्र के अंतर्गत टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किया गया वर्ष 2008-09 का ऑडिटेड वार्षिक लेखा समूचे टीएमआईएलएल के लिए देखा गया है।	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए, टीएमआईएलएल के सांविधिक ऑडिटरों द्वारा विधिवत ऑडिट किया गया, अलग-अलग लेखा प्रस्तुत कर दिया है।																									
(ix)	जैसाकि वित्तीय वर्ष 2009-10 पहले ही पूरा हो गया है टीएमआईएलएल वर्ष 2009-10 के वास्तविकों के साथ लागत विवरणी को भी अद्यतन करे। यदि आवश्यक हो तो 2009-10 के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों की भी समीक्षा की जाए।	टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में आवश्यक अद्यतन कर दिया है।																									
(x)	वास्तविक रूप से प्रहस्तित यातायात पर आधारित और टीएमआईएलएल के दरमान में अनुमोदित दरें लागू करते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए विस्तृत आय की गणना प्रस्तुत की जाए।	टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण की अनुमोदित दरें लागू करके इसके द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वास्तव में अर्जित राजस्व और परिकलित राजस्व प्रस्तुत किया है। विवरण संक्षेप में नीचे दिया है : (रु.लाखों में) <table><tr><td></td><td>2007-08</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td><td>कुलयोग</td></tr><tr><td>वास्तव में अर्जित राजस्व</td><td>2129</td><td>1798</td><td>2752</td><td>6679</td></tr><tr><td>अनुमोदित दरमान के अनुसार राजस्व</td><td>3132</td><td>2349</td><td>3496</td><td>8977</td></tr><tr><td>अन्तर</td><td>-1003</td><td>-551</td><td>-744</td><td>-2298</td></tr></table>		2007-08	2008-09	2009-10	कुलयोग	वास्तव में अर्जित राजस्व	2129	1798	2752	6679	अनुमोदित दरमान के अनुसार राजस्व	3132	2349	3496	8977	अन्तर	-1003	-551	-744	-2298					
	2007-08	2008-09	2009-10	कुलयोग																							
वास्तव में अर्जित राजस्व	2129	1798	2752	6679																							
अनुमोदित दरमान के अनुसार राजस्व	3132	2349	3496	8977																							
अन्तर	-1003	-551	-744	-2298																							
(ख)	पहले प्रदत्त अनुमानों की वास्तविक से तुलना																										
	2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि यह प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वस्त प्रोजेक्शनों के संदर्भ से वास्तविक भौतिक एवं																										

	वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा करें। इस संदर्भ में और टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रशुल्क प्रस्ताव के फार्म-7 के संदर्भ से टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करें :-	
(i)	फार्म-7 में टीएमआईएलएल ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानों की उसी अवधि के वास्तविकों से तुलना की है जबकि पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमान वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के थे। इसके अलावा, टीएमआईएलएल द्वारा अनुमान कॉलम में प्रस्तुत किए गए कुछ आंकड़े दिनांक 17 मार्च 2008 के टीएमआईएलएल समीक्षा आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा भरोसा किए गए आंकड़ों से मेल नहीं खाते। टीएमआईएलएल फार्म-7 को संशोधित करे ताकि वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के अनुमानों की उसी अवधि के वास्तविकों से तुलना की जा सके जैसा इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17 मार्च 2008 के आदेश में विचार किया गया है।	प्राधिकरण के 18% अधिक के लिए अनुमोदन को ध्यान में रखते हुए आय-अनुमान मार्च 2008 के आदेश के संलग्नक में वर्णित राशि के 118% पर लिया गया है।
(ii)	यद्यपि, 18% बढ़त लागू करने के लिए टीएमआईएलएल ने अनुमानित आय को अद्यतन कर लिया है, ऐसा लगता है कि सही-सही अद्यतन नहीं किया गया है। इसलिए टीएमआईएलएल वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 की अनुमानित आय को अद्यतन करे ताकि विलंब शुल्क, उपकरण किराया प्रभार और अकुशल श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभारों को छोड़कर कार्गो संबंधी प्रभारों में 12 अक्टूबर 2007 से प्रभावी 18% बढ़त को लागू किया जा सके।	मार्च 2008 के प्राधिकरण के आदेश में वर्णित राशि को / में 118% का फैक्टर लागू कर दिया गया है। (ऐसा लगता है कि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 की समस्त अनुमानित आय को 18% बढ़ा दिया है जबकि दरें, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीतने के बाद ही बढ़ायी गई थीं)
(iii)	इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के अपने आदेश के पैरा सं. 13(xxiii) (g) (iv)(सी) के माध्यम से लौह अयस्क के अनुमानित यातायात के अन्तः पत्तन परिवहन की मद में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लागत पर, वास्तविकों के संदर्भ से सत्यापन की शर्त पर, रु. 75/- प्रति मी.ट. की दर से विचार किया है। इसलिए, टीएमआईएलएल लौह अयस्क के अन्तः पत्तन परिवहन की मद में व्यय की गई रु. 75/- प्रतिटन की दर के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करें।	2007 में बजट तैयार करते समय लौह अयस्क के लिए रु. 75/- प्रतिटन में अन्तः पत्तन परिवहन, भूखंड पर लदान करना और जैटी (पोतघाट) पर ढेर लगाना शामिल था। उपठेकेदारी दर, जैसाकि इस गतिविधि के लिए उपठेकेदारी के साथ सुनिश्चित हुई थी, रु. 32/- प्रति मी.ट. और इसके साथ उपकरण किराया लागत थी जो वर्ष 2009-10 के दौरान रु. 43 लाख हो गई (लौह अयस्क की मात्रा 7.33 मी.ट.) प्राधिकरण इस बात का ध्यान रखे लागत में इस गिरावट पर एक फैक्टर के रूप में विचार करते हुए लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए ग्राहक को लगायी गई वास्तविक दर, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित राशि की तुलना में बहुत कम थी। (टीएमआईएलएल ने एक निजी पक्ष के साथ किए गए सेवा करार दिनांक 16.3.2009 की एक प्रति प्रस्तुत की है। करार की प्रति में अंत पत्तन परिवहन के लिए रु. 20/- प्रति मी.ट. की दर और लौह अयस्क कार्गो का ढेर लगाने / बांधने के लिए रु. 12/- प्रति मी.ट. की दर दी गई है।) यह करार मई 2008 से
(iv)	इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के अपने आदेश के पैरा 13(xxiii)(g) (v) के माध्यम से वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए, अन्य कार्गो के लिए रु. 2/- प्रति मी.ट. और रु. 3/- मी.ट. की दर पर जैसा टीएमआईएलएल द्वारा अपनाया गया है, अनुमानित सर्वेक्षण व्यय के रूप में विचार किया गया है। यह टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक के सत्यापन के अधीन है। अन्य कार्गो के सर्वेक्षण व्यय की मद में खर्च की गई रु. 2/- प्रतिमी.ट. और रु. 3/5 मी.ट. की दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	लौह अयस्क के लिए सर्वेक्षण दर जनवरी 2010 तक रु. 0.90 मी.ट. थी और उसके बाद रु. 0.85 मी.ट. हो गई। स्टील आयात के लिए वही जून 2004 तक रु. 3/- मी.ट. थी और उसके बाद रु. 2.25/- मी.ट. हो गई। (टीएमआईएलएल ने एक निजी पक्ष के साथ किए गए सेवा करार दिनांक : 20.2.2009 और दिनांक 31.1.2010 की एक-एक प्रति प्रस्तुत की है। करार की प्रति में लौह अयस्क के ट्रिप सर्वे के लिए रु. 0.4 प्रति मी.ट. और टैली सर्वे के लिए रु. 0.85 प्रति मी.ट. की दर दी गई है। ये करार फरवरी 2009 से जनवरी 2010 तक की अवधि के लिए वैध हैं।) (टीएमआईएलएल ने दिनांक : 1.4.2008 और दिनांक 11.6.2009 के सेवा करारों की एक-एक प्रति प्रस्तुत की है। करार की प्रति सर्वेयर के लिए रु. 3/-प्रतिमी.ट. की तथा ब्रेक बल्क कार्गो के टैली सर्वे के लिए रु. 2.25 प्रति मी.ट. की दर प्रदान की है।)
(v)	इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के अपने	वि.वर्ष के दौरान (निजी) पक्ष के साथ दर रु. 110.66 प्रति मी.ट.

	<p>आदेश के पैरा सं. 13 (xxiii) (आई) (ii) के माध्यम से, टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकों से सत्यापन के अधीन साइडिंग पर स्टील कार्गो की उतराई और प्लॉट / हुक प्वाइंट तक परिवहन की मद में वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए रेलमार्ग से जाने वाले स्टील कार्गो के लिए रु. 110/- प्रतिटन की दर पर से अनुमानित वयय पर विचार किया गया है। टीएमआईएलएल साइडिंग पर स्टील कार्गो उतारने और रेल से जाने वाले स्टील कार्गो के प्लॉट / हुक प्वाइंट तक परिवहन की मद में वयय की गई रु. 110/- प्रतिटन की दर के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करें।</p>	<p>थी। किन्तु, जुलाई 09 में हालिदिया में श्रमिकों के वेतन में एकाएक वृद्धि को देखते हुए ठेकेदार के साथ दर संबंधी ताजा / नवीनतम मोल भाव चल रहा है और नई दर 1 अप्रैल 2010 से रु. 134/- प्रति मी.ट. होने की संभावना है। ठेकेदार ने रु. 135/- प्रति टन उद्घृत किया है।</p> <p>(टीएमआईएलएल ने निजी पक्ष के साथ किए गए सेवा करार दिनांक 29.8.2008 की एक प्रति पेश की है। करार की प्रति में उतराई और परिवहन के लिए 110.66 प्रति मी.ट. की दर प्रदान की गई है। यह अनुबंध जून 2008 से जून 2010 तक वैध है।)</p>
(vi)	<p>जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के इस के आदेश के पैरा सं. 13 (xxiii) (आई)(ii) के माध्यम से सलाह दी गई थी, टीएमआईएलएल वर्ष 2007-08 के दौरान सुरक्षा प्रभारों पर व्यय किए गए रु. 9.72 लाख के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करें।</p>	<p>भूखंड सं. LL6 में निवेश को विलंब हो गया और यह वित्तीय वर्ष 2009 में ही प्रचलित किया जा सका। बर्थ सं. 12 के लिए सुरक्षा संबंधी खर्चों में 14000 वर्ग मी भूखंड, 63000 व.मी. भूखंड की सुरक्षा तथा कार्यालय / कार्यशाला की बंटी हुई सुरक्षा शामिल है। प्रोजेक्ट डे सुरक्षा व्ययों के समर्थन में 63000 व.मी. भूखंड और 14000 व.मी. भूखंड में लगायी गई सुरक्षा का नवीनतम बिल संलग्न है। प्राधिकरण यह नोट करे कि चूंकि रेल्वे साइडिंग और भूखंड LL6 पर ढंका हुआ शेड अभी बनाया जाना है क्योंकि भूखंड सं. LL6 तक रेल संपर्क अभी आना बाकी है, वास्तविक सुरक्षा तैनाती पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान प्रोजेक्ट डे लागतों से कम ही थी।</p> <p>(टीएमआईएलएल ने अगस्त 2010 के माह के बिल की प्रति प्रस्तुत कर दी है। अगस्त 2010 माह का बिल बर्थ सं. 12 और LL6 पर सुरक्षा रक्षक प्रदान करने के लिए रु. 1.44,672/- का है।)</p>
(vii)	<p>इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के अपने आदेश के पैरा सं. 13 (xLiii) के माध्यम से टीएमआईएलएल को अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत ब्यौरे द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी है। टीएमआईएलएल पोतघाट शुल्क, ऑन-बोर्ड प्रभार ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण लादने / उतारने रिस्टेकिंग विलंब शुल्क, परिवहन और विविध प्रभारों की मद में प्रस्तावित प्रभारों की गणना हेतु विचार किए गए लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।</p>	<p>प्रशुल्क प्रस्तावों में अनेक प्रशुल्क मदें टीएमआईएलएल की उप-ठेकेदारी दर पर आधारित हैं जैसे लादना / उतारना, परिवहन, उपकरण सहायता सेवाएं, अन्य मुख्य मदों को केओपीटी की प्रस्तावित दरों का संदर्भ प्राप्त है। उच्चतर / निम्नतर दरें बर्थ सं. 12 की समूची लागतों और अनुमेय प्रतिलाभ को कवर करेगी, ऐसा प्रस्ताव है। जैसाकि प्रमुख लागत मदें उनकी प्रकृति के अनुसार निर्धारित हैं जैसे श्रमिक लागत उपरिव्यय खर्च, मूल्य हास और अमॉर्टइजेशन, भूखंड का किराया, उपकरण अनुरक्षण इत्यादि। इनका ब्यौरा, जैसा प्राधिकरण ने मांगा है, तैयार करना बहुत मुश्किल है और व्यावहारिक रूप से लगभग असंभव है।</p>
(viii)	<p>जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के अपने आदेश के पैरा सं. 13 (xLiv) में उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल ने पिछले संशोधन में एक आश्वासन दिया था कि वह अनिर्दिष्ट कार्गो पर एक मूल्याधारित दर से पोतघाट शुल्क लगाने की बजाय वजन अथवा उसके आयतन के आधार पर दर का प्रस्ताव करेगा। किन्तु, टीएमआईएलएल ने अनिर्दिष्ट कार्गो पर मूल्याधारित दर से पोत घाट शुल्क जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, टीएमआईएलएल अनिर्दिष्ट कार्गो पर पोतघाट शुल्क वजन अथवा आयतन आधारित यूनिट दर प्रस्तावित करे जैसा कि इसने अक्टूबर 2007 में इसके पिछले निर्धारण के दौरान आश्वासन दिया था।</p>	<p>संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में उसका अनुपालन किया गया है।</p> <p>(टीएमआईएलएल ने, अपने संशोधित मसौदा दरमान में अनिर्दिष्ट आयात एवं निर्यात कार्गो में से प्रत्येक के लिए रु. 236/- प्रति मी.ट. की दर प्रस्तावित की है।)</p>
(ix)	<p>दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के अपने आदेश के पैरा सं. 13 (एल) के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा की गई प्रेषा के अनुरूप, टीएमआईएलएल प्रदत्त सेवाओं की पद्धति पर निर्भर करते हुए विभेदीय "ऑन- बोर्ड चार्ज" प्रस्तावित करे।</p>	<p>कार्गो चढ़ाने / उतारने के प्रचालन की पद्धति प्रहस्तित किए जा रहे कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करता है। तदनुसार, और वर्गीकरण तथा दर-विशिष्टता का अनुपालन करते हुए जैसा केओपीटी द्वारा दरमान के सामान्य संशोधन के लिए उनके नवीनतम प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया है, अनुपालन किया गया है।</p>
(x)	<p>टीएमआईएलएल ने (ऑन-बोर्ड सुपरविजन के अन्तर्गत सूचीबद्ध सेवाओं को जारी रखने का प्रस्ताव किया है जिनमें बर्थ पर पानी छिड़कने और बर्थ को साफ करना भी शामिल है। टीएमआईएलएल बर्थ पर पानी छिड़कने और बर्थ को साफ करने की सेवा ऑन-बोर्ड सुपर विजन सेवा</p>	<p>टीएमआईएलएल ने संशोधित प्रस्ताव में आवश्यक परिवर्तन कर लिए हैं। (टीएमआईएलएल ने पोतघाट की सफाई, पानी छिड़कने और हैच / डैक साफ करने संबंधी प्रभार को ऑन-बोर्ड सुपर विजन की संभावना से बाहर कर दिया है और इसे विविध प्रभारों के रूप में शामिल कर लिया है। किन्तु, ऑन-बोर्ड सुपर विजन के अन्तर्गत</p>

	<p>से बाहर रखकर ऑन-बोर्ड सुपर विजन के तहत प्रदत्त सेवाओं की सूची की समीक्षा और, इन प्रशुल्क मदों का इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के इसके आदेश के पैरा सं. 13 (Li) (i) के माध्यम से की गई आब्रवर्शन के अनुरूप दरों में समायोजन के साथ समुचित प्रशुल्क मदों में शामिल करे।</p> <p>इसी प्रकार, इस प्राधिकरण द्वारा (इसके संदर्भित आदेश के पैरा सं. 13(Li) (ii) और 13(Liii) (ii) के माध्यम से की गई आब्रवर्शन के अनुरूप टीएमआईएलएल से अनुरोध किया जाता है कि वह हॉपर्स का उपयोग करते हुए डम्पर्स को उतारने एवं चढ़ाने के संबंध में प्रशुल्क मद चढ़ाने (लादने) / उतारने / रि-स्टेकिंग की समीक्षा करे और उन्हें पुनः वर्गीकृत करे तथा अपने प्रस्तावित दरमान में उपयुक्त फेरबदल प्रस्तावित करे।</p>	<p>सूचीबद्ध प्रासंगिक सेवाओं के लिए यूनिट दरों में आवश्यक समायोजन नहीं किया गया है।)</p> <p>(इसी प्रकार टीएमआईएलएल ने "लादने / उतारने / रिस्टेकिंग" की गुंजाइश / संभावना से हॉपर्स के उपयोग के लिए प्रभार हटा दिए हैं और उन्हें विविध प्रभार के रूप में शामिल किया है। किन्तु यूनिट दर में समायोजन नहीं किया गया है।</p>																
(ग)	द्वितीय / लागत व्यवस्था																	
1	क्षमता																	
(i)	वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए बर्थ सं. 12 की निर्धारित क्षमता 10 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष सुनिश्चित करने के लिए, टीएमआईएलएल गणनाएं प्रस्तुत करे।	नियोजित कार्गो मिश्रण और 4400 मी.ट. / दिन (लक्ष्य दर) की शिफ्टे आउट पुट दर की रू परेखा का अनुसरण करते हुए क्वे क्षमता प्राधिकरण के परामर्श के अनुसार परिकल्पित की गई है। टर्मिनल की वार्षिक क्षमता, निम्नानुसार, 11.24 लाख मी.ट. / वर्ष परिगणित होती है :-																
(ii)	टीएमआईएलएल, पोतों के विभिन्न आकारों की प्रतिशतता हिस्सेदारी और इन पोतों के शिप / दिन की आउटपुट को ध्यान में रखते हुए 70% उपयोग पर अपनी क्वेसाइड क्षमता, आवश्यक गणना के साथ निर्धारित करे और प्रस्तुत करे। इसी प्रकार यार्ड का क्षेत्रफल, कुलक्षेत्रफल का प्रतिशत अंश जो स्टेकिंग के लिए उपयोग किया जा सके, क्षेत्रफल के प्रति व.मी. पर कितनी मात्रा स्टैक की जा सकती और एक वर्ष में भंडारण भूखंड का टर्न ओवर अनुपात, इन सबको ध्यान में रखते हुए यार्ड क्षमता निकाली जाए और प्रस्तुत की जाए।	4400 मी.ट./दिन X 365 दिन X 70% = 11.24लाख मी.ट. यार्ड क्षमता निर्धारित नहीं की जा सकी क्योंकि सुझाई गई विधि हमें स्पष्ट नहीं थी।																
(iii)	टीएमआईएलएल का प्रस्ताव है कि वर्ष 2010-11 में वर्तमान लोडर की जगह नए पेलोडर्स लाए जाएं। टीएमआईएलएल यह भी संकेत दिया है कि इसका लक्ष्य 4000 मी.ट. का शिप डे आउटपुट प्राप्त करने का इरादा है। टीएमआईएलएल यह बताएं कि लोडर्स बदलने और उत्पादकता में सुधार को निर्धारित क्षमता के निर्धारण में कैसे फैक्टर किया गया है।	लोडर का प्रतिस्थापन वित्तीय वर्ष 2011 के लिए अस्थगित कर दिया गया है। उपकरण का प्रतिस्थापन वर्तमान उपकरणों की उम्र को देखते हुए प्रस्तावित है और ये सभी प्रचलित उपकरण 15 वर्ष से ज्यादा पुराने हो गए हैं। प्रतिस्थापन प्रचालन के वर्तमान स्तर को बनाए रखने के लिए प्रस्तावित है। यह भी नोट किया जाए कि टर्मिनल की क्षमता में कोई वृद्धि नहीं होगी।																
(2)	यातायात																	
	यातायात के अनुमान के संदर्भ से टीएमआईएलएल निम्नलिखित को स्पष्ट करे :-																	
(क)	टीएमआईएलएल वर्ष 2010-11 की पहली तिमाही के दौरान इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात प्रस्तुत करे।	1अप्रैल 2010 से 31 अगस्त 2010 तक वास्तव में प्रहस्तित यातायात निम्नानुसार है :- <table><tr><th>कार्गो मद</th><th>यातायात (मी.ट. में)</th></tr><tr><td>लोह अयस्क</td><td>224989</td></tr><tr><td>चूना पत्थर</td><td>21887</td></tr><tr><td>शक्कर / सीमेंट क्लिंकर</td><td>47540</td></tr><tr><td>पोतघाट से स्टील आयात सुपुर्दगी</td><td>21910</td></tr><tr><td>स्टील आयात सुपुर्दगी-प्लॉट्स उर्वरक</td><td>29199</td></tr><tr><td>प्रोजेक्ट कार्गो (केवल तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहायता)</td><td>28716</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>387541</td></tr></table>	कार्गो मद	यातायात (मी.ट. में)	लोह अयस्क	224989	चूना पत्थर	21887	शक्कर / सीमेंट क्लिंकर	47540	पोतघाट से स्टील आयात सुपुर्दगी	21910	स्टील आयात सुपुर्दगी-प्लॉट्स उर्वरक	29199	प्रोजेक्ट कार्गो (केवल तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहायता)	28716	कुल योग	387541
कार्गो मद	यातायात (मी.ट. में)																	
लोह अयस्क	224989																	
चूना पत्थर	21887																	
शक्कर / सीमेंट क्लिंकर	47540																	
पोतघाट से स्टील आयात सुपुर्दगी	21910																	
स्टील आयात सुपुर्दगी-प्लॉट्स उर्वरक	29199																	
प्रोजेक्ट कार्गो (केवल तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहायता)	28716																	
कुल योग	387541																	

(ख)	टीएमआईएलएल वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक यातायात में कोई वृद्धि परिकल्पित न करने के कारण बताएं।	यातायात का प्रोजेक्शन 31 अगस्त 2010 तक वास्तविक निष्पादन के अनुरूप बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित मात्रा के अनुसार तैयार किया गया है। 5 माह में वास्तविक माल दुलाई के अनुसार अनुपातिक वार्षिक मात्रा 9.30 लाख मी.ट. आती है जबकि तैयार किया गया प्रोजेक्शन उससे बेहतर है। बाजार की स्थिति अनुकूल दिशा में बदलने की कोई संभावना नहीं है। इसके अलावा बर्थ सं. 2 और 8 पर एचएमसी के प्रत्याशित रूप से चालू होने के कारण भविष्य में कार्गो की मात्रा गिरने की संभावना है। यहां तक कि संशोधित प्रस्ताव में सबसे ज्यादा आशावादी कार्गो प्रोजेक्शन तैयार किया गया है।
(ग)	वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए सेल स्टील के यातायात का अनुमान न लगाने का कारण बताया जाए।	वि. वर्ष 2010 में वास्तविक प्रहस्तन 5272 मीटरिक टन था। आगामी वर्षों के लिए 10000 मी.ट. का प्रोजेक्शन कर दिया गया है।
(घ)	वर्ष 2010-11 या 2012-13 के दौरान उर्वरकों के यातायात अत्यधिक वमी का कारण प्रस्तुत किया जाये।	संशोधित प्रस्ताव में वित्तीय वर्ष 2011 में 1.50 लाख मी.ट. का प्रोजेक्शन है और उसके बाद यह 1.25 लाख मी.ट. वार्षिक है।
(ङ.)	वर्ष 2008-09 के कार्गो यातायात की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान अनुमानित प्रोजेक्ट कार्गो यातायात में कमी के कारण स्पष्ट किये जायें।	बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित प्रोजेक्ट कार्गो की वास्तविक मात्रा वि.व. 2009 में 39.5Kमी.ट.(39.5x1000) मी.ट. और वि.व. 2010 में 28.5Kमी.ट. (28.5x1000)मी.ट. थी। वि.व. 2011 के लिए प्रोजेक्शन 40.000 मी.ट. और उसके बाद 31.5x1000 मी.ट. वार्षिक है। प्रोजेक्ट कार्गो की प्रकृति गैर-आवर्ति होती है और उसे प्रोजेक्ट करना कठिन होता है। पोत उत्पादकता भी बहुत कम (लगभग 800मी.ट. प्रति दिन) और सुपुर्दगी भी अधिक समय लेती है। इसलिए ठीक-ठीक प्रोजेक्ट करना कठिन है और आशावादी प्रोजेक्शन किया गया है।
3	प्रचालन आय	
(i)	प्रस्तावित दरों में सामान्य वृद्धि के अलावा टीएमआईएलएल ने कुछ नई प्रशुल्क मदें आरंभ करने का प्रस्ताव किया है। इन नई प्रशुल्क मदों से उभरने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व निहितार्थों की विचाराधीन वर्षों के लिए गणना के साथ मदवार मात्रा सुनिश्चित की जाए और प्रस्तुत किया जाए।	<p>टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित नई मदें प्रस्तावित की हैं :-</p> <p>धारा 4.8 - "कुछ प्रचालनीय कारणों से यदि कोई कार्गो बाद में उसी पोत पर पोतान्तरण के लिए किसी पोत से उतारा जाता है तो रु.118 प्रति मी.ट. या उसके अंश की दर से पोत घाट शुल्क लगाया जाएगा " यह मद आय की गणना में प्रतिबिम्बित नहीं हो रही है क्योंकि ऐसा घटने की संभावना बहुत कम है यह सशर्तता, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित के अनुरूप प्रस्तावित की गई है।</p> <p>5.1.6 अन्य सभी कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड प्रभार किसी अन्य प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन की संभावना बहुत कम है और इसलिए प्रोजेक्ट नहीं किया गया है। इस घटना के घटने, उसकी प्रकृति और ऐसे कार्गो की उत्पादकता पर अनिश्चितता को ध्यान में रखते हुए इस मद को प्रोजेक्ट कार्गो पर लगने वाली दरों के बराबर दरों के साथ प्रस्तावित किया गया है। कोई आय प्रोजेक्शन नहीं किया गया है।</p> <p>6.1.8 सभी अन्य कार्गो के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण आधार और कारण वही जो इससे पिछले बिंदु के लिए।</p> <p>7.7 - तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहयोग : जहां कहीं टीएमआईएलएल द्वारा उपकरण नहीं प्रदान किए गए थे, वहां टीएमआईएलएल वर्तमान में लोहे तथा स्टील / प्रोजेक्ट कार्गो के लिए पूरे-पूरे लदान / उतराई प्रभारों की बजाए जो केओपीटी के दरमान के अनुरूप था रु. 18/- प्रति मी.ट. ही वसूल कर रहा था। यह नयी प्रशुल्क मद प्रस्तावित की गई है और वार्षिक आय प्रोजेक्शन निम्नानुसार है :-</p> <p>2010-11=रु.11.70 लाख 2011-12=रु.9.15 लाख 2012-13=रु.9.15 लाख</p> <p>10.1 के अधीन</p>

		<p>11 बी और 12 बी ऑन बोर्ड उपकरण सहायता और एचएमसी का उपयोग : हालांकि प्रति पाली आधार पर दरें उपलब्ध थी, वाणिज्यिक पहल को आसान बनाने के लिए उपयोगकर्ताओं के लिए एक विकल्प के रूप में यह नई मद प्रस्तावित की गई है। प्रोजेक्ट डेड आय में इन मदों की दृष्टि से कोई परिवर्तन नहीं होगा क्योंकि पाली आधार पर उपयोग से राजस्व की उसी राशि के पैदा होने की उम्मीद है।</p> <p>16. पोतघाट / हैब / डैक की सफाई और जब कभी बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए जरूरी हो बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पानी छिड़कना इसे एक अलग मद के रूप में प्रस्तावित किया गया है क्योंकि प्राधिकरण की सलाह के अनुसार उसे ऑन-बोर्ड सुपरविजन सेवा से लिया गया है।</p> <p>17. पोतों से बल्क-सामग्री उतरवाने / उतारने के लिए होपर का उपयोग इसे प्राधिकरण की सलाह के अनुसार उस सशर्तता को हटाकर जो इससे पहले लादने / उतारने / पुनः ढेर लगाने शीर्ष के अधीन मौजूद थी, एक अलग मद के रूप में प्रस्तावित किया गया है।</p> <p>(तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहायता के सिवाय, टीएमआईएलएल ने किसी नई प्रशुल्क मद से अतिरिक्त आय का अनुमान नहीं किया है।)</p>
(ii)	<p>फार्म -2ए में, टीएमआईएलएल ने टाटा स्टील के स्टील पोतान्तरण का यातायात वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 1.50 लाख मी.ट. पर अनुमानित किया है। किन्तु, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत आय-गणनाओं में देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 में स्टील पोतान्तरण a/c टाटा स्टील के 2 लाख मी.ट. (अर्थात् 1.50 लाख मी.ट. + 0.750 लाख मी.ट. रेल से जाने वाले कार्गो के लिए अतिरिक्त यातायात के रूप में) पर आय की गणना की है। इस संदर्भ में टीएमआईएलएल निम्नलिखित की पुष्टि करें / स्पष्ट करें :-</p>	
	<p>(क) वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए रेल से जाने वाले कार्गो के अनुमानित यातायात क्रमशः 50000 टन, 75000 टन और 75000 टन में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए टाटा स्टील की मद में अनुमानित 150000 टन पर अनुमानित यातायात भी है।</p>	<p>यह अनुमान सही है। रेलवे साइडिंग के निर्माण के बाद उससे संबंधित अतिरिक्त प्रहस्तन गतिविधियों से आय की गणना की गई है।</p>
	<p>(ख) प्लॉट की ओर रेल से जाने वाले टाटा स्टील कार्गो के परिवहन के लिए आय-अनुमान रु. 53.10 प्रति टन की दर लगायी गई है। यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल के प्रचलित दरमान में ऐसी कोई दर अनुमोदित नहीं की गई है। टीएमआईएलएल के प्रचलित दरमान में ऐसी कोई दर अनुमोदित नहीं की गई है। टीएमआईएलएल परिवहन से आय के अनुमान के लिए रु. 53.10/टन की दर अपनाने का आधार प्रस्तुत करे ध्यान रहे कि टीएमआईएलएल द्वारा स्टील कार्गो का परिवहन स्वीकार करने के लिए रु. 37.17/टन की दर अनुमोदित की गई है।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में शुद्धि लगा ली गई है।</p>
(iii)	<p>प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर स्टील पोतान्तरण a/c टाटा स्टील, कच्ची चीनी / सीमेंट क्लिंकर आयात, स्टील / लॉग उतारना-पोतघाट से डिलिवरी देना स्टील / लॉग उतारना-प्लॉट से डिलिवरी देना से प्रचालन आय की गणना करते समय टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत आय परिकलन में टीएमआईएलएल ने रु. 63.72 प्रति मी.ट. की प्रचलित पोतघाट शुल्क दर पर विचार करने की बजाय रु. 70.09 प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल गलती सुधारे।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने संशोधित प्रस्ताव में उस गलती को सुधार लिया है।</p>

(iv)	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर उर्वरकों से (पोतघाट से डिलिवर किए गए) प्रचालन आय की गणना करते समय टीएमआईएलएल ने सफाई संबंधी प्रभारों की मद में रु. 1/- प्रति मी.ट. दर से, 31.86 प्रति मी.ट. के ऑन-बोर्ड प्रभारों में जोड़ा गया है। टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमान में सफाई प्रभारों के रूप में रु. 1/- प्रति मी.ट. की कोई विशिष्ट दर शामिल नहीं की गई है। इसलिए, इस मद में आय का अनुमान केवल प्रचलित दरों पर ही किया जाए।	टीएमआईएलएल ने संशोधित प्रस्ताव में उस गलती को सुधार लिया है।
(v)	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्रचालन आय की गणना में टीएमआईएलएल ने प्लॉट से डिलिवरी के लिए मोबाइल यूनिट्स के प्रोजेक्ट कार्यों के लिए यातायात को, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्रचालन आय की गणना करते समय 12500 मी.ट. से 833.33 यूनिटों में बदल दिया है। ऐसे परिवर्तन के लिए कारण और आधार स्पष्ट किया जाए।	मोबाइल यूनिटों को अब अलग से प्रोजेक्ट किया गया है। प्रत्येक मोबाइल यूनिट का अनुमानित वजन 10 मी.ट. माना गया है। इस परिकल्पना के आधार पर 500 मी.ट. कार्यों को प्रत्येक वर्ष 50 यूनिटों में ढाला गया है।
(vi)	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्लॉट से डिलिवरी के लिए मोबाइल यूनिटों के प्रोजेक्ट कार्यों से प्रचालन आय की गणना करते समय टीएमआईएलएल ने रु. 3540/- यूनिट की प्रचलित दर की बजाय ऑन-बोर्ड प्रभारों पर रु. 2655/ यूनिट की दर पर विचार किया है। गलती को ठीक किया जाए।	टीएमआईएलएल ने संशोधित प्रस्ताव में यह गलती सुधार ली है।
(vii)	हार्ड स्टैंड लैंड और ढके हुए शेडों के अल्पकालिक आबंटन से आय की गणना करते समय टीएमआईएलएल ने चूना पत्थर के मामले में वर्ष 2010-11 के लिए 6 माह; स्टील उतारने के मामले में (प्लॉट से डिलिवरी) 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों में से प्रत्येक में 8 माह और अचल तथा गतिमान प्रोजेक्ट कार्यों के मामले में 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों में से प्रत्येक में 3 माह की आबंटन अवधि माना है। टीएमआईएलएल यह स्पष्ट करे कि प्रत्येक विचाराधीन वित्तीय वर्ष में हार्डस्टैंड लैंड और ढके हुए शेडों का आबंटन समूची अवधि के लिए क्यों नहीं माना गया है ?	प्रत्येक कार्यों श्रेणी के लिए प्लॉट आबंटन प्रत्येक कार्यों के लिए पार्सल आकार, प्रत्येक पार्सल के लिए क्षेत्र आवश्यकता, अपेक्षित पार्सलों की संख्या और प्रत्येक पार्सल के लिए लिये गए समय के आधार पर प्रोजेक्ट किया गया है। संशोधित परिकलन संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है। (टीएमआईएलएल ने प्लॉट आय परिकलन के लिए आधार संशोधित किया है। संशोधित गणनाएं अब प्रति पार्सल लिए गए समय और प्रति पार्सल घरे गए क्षेत्रफल पर आधारित हैं।)
(viii)	(क) वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए केओपीटी को देय पट्टेदारी किराये के परिकलन के लिए टीएमआईएलएल ने बेयर लैंड के 54000 व.मी. क्षेत्र, अतिरिक्त बेयर लैंड के 9000 व.मी. तथा 14000 वर्गमी.ट. हार्ड स्टैंड लैंड पर विचार किया है। किन्तु, हार्डस्टैंड लैंड और ढके हुए शेडों के अल्पकालिक आबंटन से आय का परिकलन करते समय टीएमआईएलएल ने हार्डस्टैंड लैंड के 47000 व.मी. क्षेत्रफल और ढके हुए शेडों के 6000 व.मी. क्षेत्रफल पर ही विचार किया है। कम क्षेत्रफल से आय का अनुमान लगाने का कारण बताया जाए। शेष बचे क्षेत्रफल का किस प्रकार उपयोग किया जाएगा, बताया जाए।	आय का अनुमान पिछले प्वाइंट में बताए गए आधार पर लगाया जाता है। कृपया नोट करें कि अधिकतम आवश्यकता औसत आवश्यकता से अधिक होती है। कभी-कभी ऐसी स्थिति भी पैदा हो जाती है जब भूखंड LL6 पर उपलब्ध 38619व.मी. क्षेत्रफल (पत्तन के लिए गए कुल 63000 व.मी. में से) और बैकअप एरिया में 10000 व.मी. (पत्तन से लिए गए 14000 व.मी. में से) भी धिर जाता है। किन्तु, पूरे वर्ष भर 100% का उपयोग / धिरा रहना अपेक्षित नहीं है।
	(ख) अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा विचार की गई किराया आय के अनुमान के सत्यापन के लिए एक विवरणी प्रस्तुत करे जो टीएमआईएलएल को आबंटित भूमि का कुल क्षेत्रफल और प्रयुक्त ढका हुआ शैड वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान प्रयोग किया गया वास्तविक भूमि क्षेत्रफल और उसके ढके हुए शैड और उसने वसूल की गई वास्तविक आय दर्शाए। इस संबंध में दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैरा सं. 13 (xxii) (बी) का संदर्भ लिया जा सकता है।	पिछले 3 वर्षों के लिए वास्तविक किराया आय निम्नानुसार थी :- 2007-08 = रु. 89.52 लाख 2008-09 = रु. 143.12 लाख 2009-10 = रु. 260.24 लाख (*यह उल्लेखनीय वृद्धि लौह अयस्क की बढ़ी हुई मात्रा के कारण थी)
(ix)	उपकरण किराया प्रभारों से राजस्व के परिकलन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं के संदर्भ में टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट करे / प्रस्तुत करे :-	

(क)	उपकरणों के किराया प्रभारों से आय के अनुमान में टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमान में अनुमोदित प्रशुल्क मदों का संदर्भ देते हुए लौह अयस्क के मामले में रु. 5 प्रति मी.ट. स्टील पोतान्तरण टाटा स्टील a/c के मामले में रु. 4 प्रति मी.ट. स्टील / लॉन्स डिस्चार्ज के मामले में पोतघाट से डिलिवरी और स्टील डिस्चार्ज प्लॉट सं डिलिवरी के मामले में रु. 5 प्रति मी.ट. तथा अचल प्रोजेक्ट कार्गो के मामले में रु. 8 प्रति मी.ट. की दर पर विचार करने का आधार दिया जाए।	टीएमआईएलएल ने संशोधित प्रस्ताव के आय परिकलन पत्रक में अपेक्षित आधार स्पष्ट किया गया है।
(ख)	चूना पत्थर के लिए 12.50 पाली और कच्ची चीनी / सीमेंट विलकर आयात के लिए 8 पालियों की दर से प्रतिपोत पालियों की संख्या और प्रतिवर्ष पोतों की संख्या पर विचार करने का आधार बताया जाये।	(टीएमआईएलएल ने उपकरणों के किराया प्रभारों से आय के परिकलन का आधार संशोधित कर दिया है। गणनाएं अब उत्पादकता पर आधारित हैं)
(ग)	चूना पत्थर के मामले में उपकरण प्रहस्तन से आय के परिकलन के लिए 6.82 पोतों पर पोतों की संख्या पर दशमलव में विचार करने का कारण बताएं।	यह औसत गणना के रूप में किया गया था। अब कोई दशमलव नहीं लिया जाता।
(घ)	टीएमआईएलएल ने हार्बर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक रु. 125000/- प्रति पाली की दर पर उभरने वाली लेवी के प्रभारों से आय का अनुमान लगाया है। जिसकी दर को प्राधिकरण द्वारा अभी अनुमोदित किया जाना है। विभिन्न कार्गो मदों की अनुमानित माल दुलाई और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन हेतु क्रेन की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए इस मद में आय के अनुमान में विभिन्न कार्गो श्रेणियों के लिए पालियों की संख्या पर विचार करने का आधार बताया जाए।	विस्तृत गणना संशोधित प्रस्ताव के अनुसार आय अनुमानों से स्पष्ट होगी। (टीएमआईएलएल ने एचएचसी के किराया प्रभारों से आय के परिकलन के लिए आधार को संशोधित किया है।)
4	प्रचालन लागत :	
(i)	टीएमआईएलएल ने प्रचालन लागत के अनुमान में 5% का वृद्धि अवयव अपनाया है। जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएमपी / 27 / 2005 विविध दिनांक 18 मई 2010 के माध्यम से हमारे द्वारा पहले ही अवगत कराया गया है, लागत विवरणी में व्यय प्रोजेक्शनों के लिए 3.76% वार्षिक के वृद्धि अवयव पर विचार किया जाएगा।	2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार व्यय-प्रोजेक्शन्स भी वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्यों में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। इस विषय में कृपया नोट करें कि वित्त मंत्रालय, भा.स. की 2009-10 के लिए वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार जनवरी 2010 में y-o-y स्फीति लगभग 8.6% थी। मार्च 2010 को भा.रि.बैं. की वार्षिक रिपोर्ट में यह 10+% बतायी गई है। इसके साथ ही व्यवहारिक अनुभव के संबंध में भी, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित 3.76%, महसूस की गई वास्तविक लागत वृद्धि की तुलना में बहुत कम है। तदनुसार, मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए और वित्त मंत्रालय से प्राप्त नवीनतम सूचना के अनुसार हमने प्रोजेक्शन के प्रयोजन से मुद्रा स्फीति 8.6% लगाई है। हमारा प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह उपरोक्त आधार पर प्रोजेक्शन की इजाजत दें।
(ii)	ऐसा लगता है कि स्टीवेडरिंग, अनुरक्षण श्रमिक, रस्सी से बांधना / खोलना अन्तः पत्तन परिवहन इत्यादि जैसे प्रचालन बाहर से करवाए जाते हैं। टीएमआईएलएल खर्च की आनुषंगिक मदों के अनुमानों में विचार किए गए दरों के समर्थन में उपयुक्त अनुबंध करारों की प्रतियां प्रस्तुत करें। साथ ही, यह भी प्रमाणित किया जाना चाहिए और इसकी तसदीक की जानी चाहिए ऐसे बाह्य सेवा वाले ठेकेदार / आपूर्ति कर्ता स्पर्धात्मक बाली पद्धति / नीलामी से चुने जाते हैं और उन्हें दैन्य प्रभार बाजार दरों के मुकाबले उचित और युक्ति-युक्त हैं। संबद्ध अथवा सहयोगी संगठनों / निकायों के मामले में, यदि ऐसा कोई हो तो, यह प्रमाणित किया जाना चाहिए कि इस कार्य में संबंधों को ताक पर रखा गया है।	निम्नलिखित समर्थक / सहायक दस्तावेज मांग के अनुसार प्रदान किए गए हैं :- (1) स्टीवेडरिंग लागत : मेसर्स रिप्ले के साथ वित्तीय वर्ष 2010 के लिए किया गया रु. 414 लाख का अनुबंध (4600001190) संलग्न है। (2) उन लोडरों / फोर्कलिफ्टों को चलाने के लिए जो बाहर से ली गई हैं बर्थ सं. 12 पर 11 प्रचालक गए हैं। अप्रैल 2010 से मार्च 2011 तक की अवधि के लिए कार्य आदेश सं. 4600001036 आपके संदर्भ के लिए संलग्न है। (3) ट्रेलर ड्राइवर्स और हैल्पर : आउटसोर्स आधार पर 21 ड्राइवर और 21 हैल्परों को लगाया गया है। प्रासंगिक कार्य आदेश सं. 4600001033, अप्रैल 2010 से मार्च 2011 की अवधि के लिए आपके संदर्भ के लिए संलग्न है। (4) अनुरक्षण श्रमिक:- रु. 1.31 लाख मासिक की मासिक लागत पर अनुरक्षण कार्य बाहर से करवाया जा रहा है। (आदेश सं. 4600001034 का संदर्भ लें)

(5) उपकरण किराया लागत : 4 सीबीएम से छोटी बकट का छोटा पे-लोडर किराये पर लेने की लागत रु. 6000/- प्रति पाली है। इसी के वर्क-आर्डर की कापी संलग्न है - कार्य आदेश सं. 4600001170 जून 2010 से मार्च 2012 तक अवधि के लिए।

(6) एलएसडी / रस्सी खोलना

(क) स्टील निर्यात : रु.85 प्रतिमी.ट. पर सामग्री की आपूर्ति (अप्रैल 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए देखें कार्य आदेश सं. 4600001180) और मजदूरी रु. 15 प्रति मी.ट. की दर पर (अप्रैल 2010 से मार्च 2012 की अवधि के लिए देखें कार्य आदेश सं. 4600001182)

(ख) स्टील आयात / प्रोजेक्ट कार्गो : रु.15 प्रति मी.ट. (अप्रैल 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए देखें कार्य आदेश सं. 4600001187)

(7) स्टिकर लगाना / टैग लिखना : केवल स्टील निर्यात कार्गो के संबंध में यह कार्य करने के लिए आउटसोर्स आधार पर 14 व्यक्तियों का दल लिया गया था। कम निर्यात को देखते हुए प्रोजेक्शनों में इन व्यक्तियों का 50% अर्थात् 7 व्यक्ति 12 सं. 12 पर आबंटित किए गए हैं। दिसंबर 2009 से मार्च 2011 तक की अवधि के लिए कार्य आदेश 4600001040 संलग्न है जिसमें 14 व्यक्तियों की लागत समाहित है।

(8) डिस्पैच संबंधी सेवा : रु.13 प्रति मी.ट. (देखें कार्य आदेश सं.4600001179) अप्रैल 2010 से मार्च 2011 तक की अवधि के लिए।

(यह कार्य आदेश कोकिंग कोल की डिस्पैच संबंधी सेवाओं के लिए रु.14 प्रति मी.ट. की दर और चूना पत्थर के लिए रु. 13 प्रति मी.ट. की दर दिखाता है।)

(9) अन्तः पत्तन परिवहन :

क. चूना पत्थर : बर्थ सं. 2 और बर्थ सं. 8 के लिए लागू प्रचलित दरों के जो टीएमआईएलएल ने अपने उप ठेकेदार के साथ तय कर रखी हैं, औसत के रूप में रु. 35 प्रति मी.ट. पर विचार किया गया है। बी #8 और इसके बैक अप क्षेत्र की तुलना में बर्थ सं. 12 से एलएल 6 (LL6) प्लॉट तक की बढ़ी हुई दूरी की दृष्टि से औसत ली गई है (देखें कार्य आदेश सं. 4600001179) अप्रैल 2010 से मार्च 2013 तक के लिए वैध।

ख. स्टील निर्यात : रु.45 प्रति मी.ट. (देखें, अप्रैल 2010 से मार्च 2012 तक के लिए वैध कार्य आदेश सं. 4600001184)

ग. लौह अयस्क : रु.26 प्रति मी.ट. (देखें, सितंबर 2010 से मार्च 2011 तक के लिए वैध कार्य आदेश सं. 4600001181)

(10) सर्वेक्षण व्यय :

क. चूना पत्थर : अप्रैल 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए वैध कार्य आदेश सं. 4600001075 रु.2.62 प्रति मी.ट. के लिए संलग्न है।

ख. स्टील निर्यात :- स्टॉक एकाउंटिंग के लिए रु.5.89 प्रति मी.ट. के साथ सीआर कॉल पोतान्तरण पूर्व निरीक्षण के लिए रु.6.35 प्रति मी.ट. कुल मिलाकर रु. 12.24 प्रति मी.ट. के लिए अप्रैल 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए वैध कार्य आदेश सं. 4600001068 संलग्न है।

ग. स्टील आयात :- वित्तीय वर्ष 2010 के लिए रु. 2.25 प्रति मी.ट. के लिए देखें कार्य आदेश सं. 4600000900 (प्वाइंट

		<p>सं. बी-4 के संदर्भ में पहले से संलग्न)</p> <p>घ. लौह अयस्क : रु.0.85 प्रति मी.ट. (देखें आदेश सं. 4600001045 जो प्वाइंट सं. बी-4 के संदर्भ में पहले से संलग्न है।</p> <p>(11) क्लीयरिंग एंड फार्वर्डिंग : ब्रेक बल्क एक्सपोर्ट (निर्यात) कार्गो के लिए रु.4.25 प्रति मी.ट. के लिए (अप्रैल 2010 से मार्च 2011 तक की अवधि के लिए वैध) कार्य आदेश सं. 4600001124</p> <p>(12) स्टील कार्गो साइडिंग पर स्टील निर्यात कार्गो उतारने के लिए : रु. 89 प्रति मी.ट. (देखें, अप्रैल 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए वैध कार्य आदेश सं. 4600001184</p> <p>(13) लौह अयस्क का ढेर लगाना : वित्त वर्ष 10 के लिए रु.12 प्रति मी.ट. (देखें कार्य आदेश सं. 4600000790 जो प्वाइंट सं. बी 3 के साथ संदर्भ के लिए संलग्न है।)</p>
(iii)	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम : प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम के संदर्भ में टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करें :-	
(क)	वर्ष 2009-10 में, लोडर्स एवं फोर्कलिफ्ट्स के मामले में रु. 442/- ट्रेलर ड्राइवर्स के मामले में रु.398/- ट्रेलर हैल्प्स के मामले में रु.350/- प्रति व्यक्ति / पाली की दर पर विचार करने का आधार	संशोधित परिकलन लगाए गए व्यक्तियों की संख्या और टीएमआईएलएल को उनके मासिक सीटीसी पर आधारित संबंधित दस्तावेज ऊपर प्वाइंट सं. 4(ii) के अनुसार संलग्न है।
(ख)	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा निर्धारित लक्ष्य 4000 मी.ट. प्रति शिफ्ट दिवस की उत्पादकता और यातायात अनुमान को ध्यान में रखते हुए (6 उपकरण X 3 पालियां X 365 दिन) की दर से प्रति वर्ष 6570 पालियों पर विचार करने का औचित्य बताएं। इस संबंध में एक विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वास्तविकों के लिए ऐसी ही गणना प्रस्तुत करें।	संशोधित परिकलन लगाए गए व्यक्तियों की संख्या और टीएमआईएलएल को उनके मासिक सीटीसी पर आधारित है संबंधित दस्तावेज ऊपर प्वाइंट सं.4(ii) के अनुसार संलग्न है।
(ग)	वर्ष 2008-09 के वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2009-10 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत के अनुमान में विचार की गई लगभग 17% वृद्धि का औचित्य बताएं। इसी प्रकार, वर्ष 2009-10 के अनुमान की तुलना में वर्ष 2010-11 के लिए व्यय की इस मद के अनुमान में विचार की गई 9% की वृद्धि का औचित्य बताइए।	पिछले वर्ष के दौरान हाल्लिया में मजदूरी लागत में अत्यधिक उछाल आया है। प्रोजेक्टेड लागत अनुमान एलएलसी और श्रमिक यूनियन के साथ विधिवत हस्ताक्षरित रजामंद मजदूरी करार पर आधारित है।
(घ)	वर्ष 2009-10 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम के अंतर्गत विचार किए गए एघएमसी श्रम और गोलिएथ क्रेन प्रचालक की मद में खर्चों का निर्धारण करने के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	टीएमआईएलएल ने संशोधित प्रस्ताव में शामिल कर लिया है।
(ङ)	वर्ष 2008-09 के वास्तविकों की तुलना में वर्ष 2009-10 के लिए अनुरक्षण श्रम लागत के अनुमान में विचार की गई लगभग 138% वृद्धि का औचित्य बताएं। चूंकि यह गतिविधि बाहर से करवाई जाती है (आउटसोर्स) अनुबंध की प्रति के साथ, इस व्यय के अनुमान के लिए विस्तृत गणना पत्र दिया जाए।	संशोधित परिकलन, लगाए गए व्यक्तियों की संख्या और टीएमआईएलएल को उनके मासिक सीटीसी पर आधारित हैं। संबंधित दस्तावेज ऊपर प्वाइंट सं.4(ii) के अनुसार संलग्न है। पिछली बार किए गए अनुमान में गलती थी जो अब ठीक कर ली गई है।
(iv)	उपकरण संचालन लागत	
(क)	तेल एवं लुब्रिकैंट्स लागत : वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित तेल और लुब्रिकैंट्स लागत की विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए।	संशोधित प्रस्ताव में उपकरण की किस्म के अनुसार विस्तृत विवरण सम्मिलित किया गया है।
(ख)	मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत : वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए।	संशोधित प्रस्ताव में उपकरण की किस्म के अनुसार विस्तृत विवरण सम्मिलित किया गया है।
(ग)	उपकरण पंजीकरण लागत :	ऑडिट किए गए अलग-अलग खातों में अनुसार यह राशि रु.

	वर्ष 2009-10 के दौरान पत्तन परमिट और सड़क कर की मद में रु.8.87 लाख के भुगतान का दस्तावेजी साक्ष्य पेश करें।	7.06 लाख आ रही है और तदनुसार प्रस्ताव में ली गई है। दस्तावेजी साक्ष्य में संलग्न हैं।
(v)	रायल्टी- टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी के साथ सम्पादित लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार टीएमआईएलएल से अपेक्षा है कि वह केओपीटी पर लगने वाले कार्गो संबंधी प्रभारों के आधार पर अपने यातायात पर रायल्टी का भुगतान करे। वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए रायल्टी के परिकलन के संदर्भ से टीएमआईएलएल निम्नलिखित को स्पष्ट करे :-	
(क)	ऐसा लगता है कि टीएमआईएलएल ने गलती से चूना पत्थर, शक्कर के आयात / सीमेंट क्लिंकर और उर्वरकों के लिए, रु.27 प्रति मी.ट. की बजाय, जैसा केओपीटी के दरमान में प्रदत्त है, रु.28/- प्रति मी.ट. का ऑन-बोर्ड प्रभार विचार कर लिया है। गलती को ठीक किया जाए।	केओपीटी के वर्तमान दरमान के अनुसार इन प्रभारों पर रु.1/- प्रति मी.ट. का सफाई प्रभार एस. 5.3 के प्रावधान के अनुसार लगाया जाता है। तदनुसार, रु.1/- प्रति मी.ट. जोड़ा गया था।
(ख)	केओपीटी के वर्तमान दरमान में ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार प्रदान नहीं किए गए हैं। इस संदर्भ में, चूना पत्थर, स्टील पोतान्तरण (टाटा स्टील) स्टील / लॉस पोतघाट और प्लॉट प्रत्येक से उतारना, गतिमान और अचल प्रोजेक्ट कार्गो के मामले में ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार शामिल करते हुए रायल्टी परिकलन का कारण बताएं। टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वह केओपीटी के साथ इस भुगतान पर विवाद कर रहा है। कृपया स्थिति स्पष्ट करें।	केओपीटी के ऑन-बोर्ड प्रभारों पर रायल्टी लगाए जाने से इन्कार किया है क्योंकि इसका उल्लेख केओपीटी के दरमान में नहीं किया गया है और केओपीटी तथा टीएमआईएलएल के बीच लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार रायल्टी केओपीटी के दरमान के अनुसार ही देय है। किन्तु, केओपीटी ने उसका टीएमआईएलएल से दावा किया है उसका यह मामला अब न्याय-निर्णयन के लिए चला गया है। लागत प्रोजेक्शन इस मद में रायल्टी व्यय को शामिल करके बनाए गए हैं। प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह दरें अनुमोदित करते हुए उचित राय बनाए।
(ग)	टीएमआईएलएल ने, इसके द्वारा केओपीटी को रायल्टी / राजस्व भाग की मद में प्रदत्त / देय समूची राशि का, वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए ग्राह्य लागत के रूप में दावा किया है। इस संबंध में यह नोट किया जाए कि रायल्टी / राजस्व भाग की अधिकतम ग्राह्यता 31 मार्च 2005 के बाद की अवधि के लिए 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 में अनुबंधित के अनुसार, दूसरे सबसे बड़े बोली दाता द्वारा वर्णित प्रतिशतता / मात्रा तक ही होगी।	टीएमआईएलएल ने इसे अपने संशोधित प्रस्ताव में ठीक कर लिया है।
(घ)	वर्ष 2008-09 के दौरान प्रदत्त राजस्व भाग की तुलना में वर्ष 2009-10 में अनुमानित राजस्व भाग में पर्याप्त / भरपूर कमी का कारण यद्यपि यातायात में अंतर बहुत की कम है।	पत्तन द्वारा पिछले प्रभाव से किए गए अतिरिक्त रायल्टी दावे की मद में वित्तीय वर्ष 08 और वि.व. 09 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित विभिन्न कथित सैद्धान्तिक राजस्व के साथ-साथ ऑन-बोर्ड सुपरविजन सेवाओं पर जो टीएमआईएलएल द्वारा विवादित की गई है और जिनका भुगतान नहीं किया गया है। किन्तु लेखाकरण के रुढ़िवादी मापदंडों का अनुसरण करते हुए इन वर्षों में लेखा बहियों में प्रावधान किए गए थे जो फार्म 7 में वर्णित हैं। प्राधिकरण नोट करे कि संशोधित प्रस्ताव में रायल्टी अनुमान केओपीटी के वर्तमान दरमान के आधार पर जिसका संशोधन किया जा रहा है, बनाया जाता है। केओपीटी की दरों में कोई भी परिवर्तन, जब कभी यह प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाता है, रायल्टी लागत अनुमानों पर सीधा-सीधा प्रभाव डालेगा, प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारण के समय इस बात को ध्यान में रखे।
(vi)	उपकरण किराया प्रभार : उपकरणों के लिए अनुमानित किराया प्रभार के संदर्भ से टीएमआईएलएल निम्नलिखित को स्पष्ट करे :-	
(क)	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित उपकरण किराया प्रभारों के लिए गणनाएं।	गणना उप-हेक्केदार को देय रु.6000/- प्रति पाली की दर और प्रयुक्त पालियों की संख्या के आधार पर है जो आय अनुमान के अनुरूप है।
(ख)	गणना में विचार किए गए किराया प्रभारों की दर के समर्थन में उपयुक्त अनुबंध करार की प्रतियां	ऊपर प्रश्न सं. 4(ii) के उत्तर में पहले ही सम्मिलित की गई हैं।

(vii)	पट्टेदारी किराये :-	
(क)	पिछले संशोधन के दौरान इस प्राधिकरण ने, वर्ष 2007-08 के लिए, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को आबंटित 14000 वर्ग मीटर हार्ड स्टैंडलैंड के मामले में रु.26.44 प्रति वर्गमीटर की दर पर किराये पर विचार किया है। 5% का वृद्धिकारी अवयव लागू करते हुए वर्ष 2009-10 के दौरान लगने वाली दर रु.29.15 प्रति व.मी. परिगणित होती है। इसके बजाय टीएमआईएलएल ने रु.33.59 प्रति व.मी. की दर ली है। कृपया अशुद्धि को ठीक करें।	केओपीटी ने फर.2009 में आबंटित भूमि के लिए अपनी प्रमार्य दरें संशोधित कर ली हैं। (संशोधित प्रस्ताव में) किया गया परिकलन केओपीटी द्वारा दावा की गई दरों पर है। टीएमआईएलएल ने संयुक्त सुनवाई के दौरान इस मुद्दे को उठा दिया था। ऊंची दरों पर टीएमआईएलएल ने विवाद उठाया है। प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारण के समय उचित दृष्टिकोण अपनाए, ऐसा अनुरोध है। साथ ही प्राधिकरण से विवाद को, टीएमआईएलएल द्वारा पहले से अनुरोध किए जाने के अनुसार निपटाए जाने का अनुरोध है।
(ख)	वर्ष 2009-10 के लिए भूखंड किराये का अनुमान वर्ष 2008-09 के वास्तविक की तुलना में लगभग 20% कम पाया गया है। कृपया स्थिति स्पष्ट करें।	वि.व. 09 के दौरान टीएमआईएलएल ने बर्थ सं.12 पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए अल्पकालिक पट्टा आधार पर केओपीटी से विभिन्न अस्थायी भूखंड भी ले लिये थे। ऐसे भूखंडों की भूखंड किराया लागत वि.व. 10 में व्यय नहीं की गई थी।
(viii)	बीमा	
(क)	बीमा लागत के अनुमान का बीमा कंपनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ से औचित्य बताया जाए। बीमा कंपनी / नियों के साथ निष्पादित करार की प्रति भी संलग्न की जाए।	हार्बर मोबाइल क्रेन, स्टीवेडोर कानूनी दायित्व और बर्थ सं. 12 पर सिविल कार्यों के लिए नवीनतम प्रमुख बीमा नीतियों की प्रतियां संदर्भ के लिए संलग्न है। उपकरणों (लोडर्स, फोर्कलिफ्ट्स, गोलिएथ क्रेन, ट्रेलर्स) के लिए विभिन्न बीमा पालिसियां, अग्नि एवं भूकंप बीमा पालिसियां इत्यादि भी ली गई है जो सत्यापन के लिए आवश्यकता पड़ने पर पेश की जा सकती हैं।
(ख)	वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित बीमा लागत वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों की तुलना में लगभग 46% अधिक पाया गया है। कृपया प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	LL6 पर रेलवे संपर्क प्रदान करने में देरी के कारण LL6 पर योजना किए गए पूंजीगत व्यय में विलंब की दृष्टि से इसे संशोधित किया गया है।
(ix)	अन्य व्यय	
(क)	एलएसडी / उतारना : एलएसडी / बांधना खोलने का अनुबंध प्रस्तुत करते समय जैसाकि प्रश्नावली के आरंभिक भाग में पुनः पूछा गया है, टाटा स्टील, स्टील / पोतघाट और प्लॉट से डिलिवरी के लिए लॉग्स एवं अचल प्रोजेक्ट कार्गो के लिए विचार की गई दरों के समर्थन में अलग-अलग अनुबंधों की प्रतियां प्रस्तुत करें।	टीएमआईएलएल ने प्रश्न सं.4(ii) के अनुसार आवश्यक दस्तावेज प्रदान दिए हैं।
(ख)	स्टिकर / टैग लिखना / कलर कोडिंग सेवाएं :-	
	(i) ऐसा लगता है कि टीएमआईएलएल ने यह कार्य बाहर से करवाया है (आउटसोर्सड) टीएमआईएलएल के बारे में अनुबंध की प्रति पेश करें। व्यय की इस मद के अनुमान में विचार किए गए रुपये / प्रतिदिन पर प्रभार की ईकाई की प्रासंगिकता, एक वर्ष में सभी 365 दिन मानने के औचित्य के साथ स्पष्ट की जाए। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीएमआईएलएल द्वारा उसके प्रशुल्क के पिछले निर्धारण में विचार किए गए प्रभार की ईकाई प्रति मीटरिक टन थी।	इस गतिविधि के लिए कर्मचारियों का समापित सेट (समूह) है। आरंभ में, आउटसोर्सिंग प्रति मी.ट. दर के आधार पर करवायी गई थी किन्तु वास्तविक मजदूरी लागत के आधार पर उसे संशोधित कर लिया गया है। मजदूरी करार की प्रति और आवश्यक परिकलन प्रश्न सं.4(ii) के उत्तर के अनुसार संलग्न है।
	(ii) वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों में ली गई वृद्धि वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविकों की तुलना में लगभग 145% अधिक पायी गई है। विचार की गई वृद्धि का औचित्य बताएं।	हाल्टिदया में मजदूरी लागतों में अत्यधिक वृद्धि हो जाने के कारण, समूची लागतों में अत्यधिक वृद्धि पर विचार किया गया है।
(ग)	प्रेषण (डिस्पैच) संबंधी सेवाएं :- ऐसा लगता है कि टीएमआईएलएल ने यह सेवा बाहर से ली है (आउटसोर्सड)। टीएमआईएलएल व्यय की इस मद के अनुमान के लिए विचार की गई दर के समर्थन में, इस बारे में अनुबंध की प्रति प्रस्तुत करें।	टीएमआईएलएल ने प्रश्न सं. 4(ii) के अनुसार आवश्यक दस्तावेज प्रदान कर दिया गया है।
(घ)	अन्तः पत्तन परिवहन (i) घ्यूना पत्थर के मामले में रु.30/- स्टील पोतान्तरण (टाटा स्टील) के मामले में रु.40/- लौह अयस्क के मामले में रु.24/- प्रति मी.टन की दर के संदर्भ से वर्ष 2009-10 के लिए अंतः पत्तन परिवहन लागत के परिकलन का आधार प्रस्तुत करें। यदि यह कार्य बाहर से करवाया गया है, तो इस विषय में ठेका-अनुबंध की एक प्रति संलग्न	टीएमआईएलएल ने प्रश्न सं. 4(ii) के अनुसार आवश्यक दस्तावेज प्रदान कर दिया गया है।

	करें।	
	(ii) टाटा स्टील के अनुमानित यातायात का 60% अन्तः पत्तन परिवहन के लिए विचार करने का आधार बताया जाए।	टीएमआईएलएल 6 ट्रेलरों का मालिक है जो निर्यात पोत के प्रहस्तन के लिए अपर्याप्त हैं। बाहरी ट्रेलरों की सेवाएं लेना अपरिहार्य हो गया है। संशोधित प्रस्ताव में स्वयं के ट्रेलरों द्वारा 50% परिवहन वि.व. 2010 के दौरान अर्जित वास्तविक निष्पादन के आधार पर है। स्टील निर्यात a/c टाटा स्टील के 62000 मी.ट. में से लगभग 31000 मी.ट. का परिवहन 2009-10 में अपने संसाधनों के उपयोग से किया गया था और शेष उप-ठेकेदारी के संसाधनों द्वारा किया गया था।
(ड)	<u>सर्वेक्षण व्यय :</u> टीएमआईएलएल ने, लगता है यह गतिविधि / कार्य बाहर से करवाया है। टीएमआईएलएल इस संबंध में चूना पत्थर टाटा स्टील का स्टील पोतान्तरण, पोतघाट से स्टील प्रोजेक्ट कार्गो की डिलिवरी के लिए विचार किए गए दर के समर्थन में अनुबंध / करार की प्रति प्रस्तुत करें।	टीएमआईएलएल ने प्रश्न सं. 4(ii) के अनुसार आवश्यक दस्तावेज प्रदान कर दिया गया है।
(च)	<u>क्लीयरिंग एवं फार्वर्डिंग</u> वर्ष 2009-10 के लिए स्टील पोतान्तरण (टाटा स्टील) के मामले में लगाई गई रु. 4.25 प्रतिटन की दर के संदर्भ से क्लीयरिंग एंड फार्वर्डिंग खर्चों की गणना का आधार प्रस्तुत किया जाए यदि यह गतिविधि बाहर से करवाई जाती है तो देका करार की प्रति संलग्न करें।	टीएमआईएलएल ने प्रश्न सं. 4(ii) के अनुसार आवश्यक दस्तावेज प्रदान कर दिया गया है।
(छ)	<u>विविध प्रचालनीय व्यय</u>	
	(i) व्ययों के इस शीर्ष के अन्तर्गत मानी गई विविध सेवाओं समेत साइडिंग पर टाटा स्टील कार्गो के उतारने की मद में अनुमानित व्यय की प्रकृति। इस व्यय के लिए रु. 75/- प्रतिटन की दर पर विचार करने का आधार बताया जाए।	निर्यात की स्टील सामग्री प्राप्त करने हेतु साइडिंग पर उसे उतारने और साइडिंग पर पुनः लाने के लिए आउटसोर्सिड कान्ट्रेक्ट दर रु. 89/- मी.ट. है। प्रश्न सं. 4(ii) के आर के संदर्भ में सेवा अनुबंध पहले ही संलग्न किया गया है।
	(ii) विविध प्रचालनीय खर्चों के अधीन मानी गई प्रत्येक उप-मद के अंतर्गत वर्ष 2008-09 में खर्च किए गए वास्तविक व्यय प्रस्तुत किया जाए।	यह प्रस्ताव फार्म 3 बी-व्यय गणना में शामिल किया गया है।
(ख)	<u>मूल्य हास</u>	
(क)	टीएमआईएलएल ने संयंत्र एवं मशीनरी तथा क्रेनों पर मूल्य हास का परिकलन करने हेतु 4.75% की दर मानी है। कंपनी अधिनियम के अनुसार यह दर अकेली / एकल पाली में संयंत्र और मशीनरी पर सरल रेखा विधि से मूल्य हास के परिकलन के लिए प्रदान की गई है। किन्तु, लोडरों, फोर्क लिफ्टों, ट्रेलरों के प्रचालन के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत के अनुमान से संबंधित परिकलन में टीएमआईएलएल ने अपने परिकलनों को 3 पालियों के लिए आधारित किया है। 3 पालियां प्रचालित करने के लिए उपयुक्त मूल्य हास की दर लगने वाली दर पर विचार न करने का करण बताया जाए।	अनुमान के लिए विचार की गई मूल्य हास की दर टीएमआईएलएल की लेखा बहियों में लागू की गई दर पर आधारित है। जैसाकि पत्तनों में 3 पाली प्रचालन नियमित नहीं है, इसलिए, यदि वर्ष के किसी भाग में 3 पाली का प्रचालन हो भी जाए तो भी मूल्य हास की ऊंची दर लागू नहीं की गई है। प्रत्यक्ष श्रम लागत अनुमान अब लगाए गए श्रमिकों की वास्तविक संख्या और उनकी मासिक मजदूरी पर आधारित किया गया है।
(ख)	जैसाकि दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के आदेश के पैराग्राफ सं. 13 (xxiv) (सी) और दिनांक 17 मार्च 2008 के समीक्षा आदेश के पैराग्राफ सं. 8(ii)(V)(v)(c) में कहा गया है, 54000 वर्गमीटर भूमि की मद में रु. 1922.33 लाख की अप्रति देय असमायोज्य (एनआरएनए) जमाराशि और 9000 वर्गमी. भूमि की मद में रु. 30.07 लाख के अतिरिक्त एनआरएनए की जमाराशि लाइसेंस एग्रीमेंट की शेष अवधि में फैला दी गई थी। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में एनआरएनए की अपरिशोधित किश्तों में नहीं चुकायी गई राशि को दिया गया व्यवहार स्पष्ट किया जाए।	एनआरएनए राशि को "अन्य" शीर्ष के अन्तर्गत नियोजित पूंजी परिकलनों में शामिल किया गया है।
(5)	<u>स्वत एवं स्वयं आय :</u> <u>सेवांत मूल्य (टर्मिनल वैल्यू) :-</u> वर्ष 2007-08 के लिए रु. 0.38 लाख पर और वर्ष 2008-	वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए 12.75% की पीएलआर दर

	09 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष रु.0.43 लाख पर छूट /कटौती के बाद टर्मिनल वैल्यू मानने की परिगणना प्रस्तुत की जाए। यह नोट किया जाए कि छूट के बाद टर्मिनल वैल्यू की विभिन्न वर्षों के लिए स्वीकार्य पीएलआर का ध्यान में रखकर चुने हुए छूट अवयवों के आधार पर परिगणना की गई है।	पर विचार करते हुए संशोधित प्रस्ताव में टर्मिनल वैल्यू पर विचार किया गया है।
(6)	अन्त एवं अन्वयध व्यय : भविष्य निधि का अंशदान सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भविष्य निधि में अनुमानित अंशदान की विस्तृत परिगणना प्रस्तुत की जाए।	वित्तीय वर्ष 2010 के वास्तविक पर मुद्रा स्फीति के साथ प्राधिकरण के मार्गदर्शियों के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2011 से वित्तीय वर्ष 2013 तक के लिए प्रोजेक्शन तैयार कर लिए गए हैं।
(7)	नियोजित पूंजी	
(क)	अचल पदसम्पत्तियाँ 31 मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के अलग-अलग किए वार्षिक लेखा के अभाव में, वर्ष 2009-10 के आरंभ में परिसंपत्तियों के सकल खंड के मूल्य का सत्यापन नहीं किया जा सका। लागत विवरणियों को संशोधित करते समय टीएमआईएलएल लागत विवरणियों में परिसंपत्तियों का आरंभिक सकल खंड वही मानकर चले जो वर्ष 2009-10 अलग-अलग वार्षिक लेखा में दिया है।	वित्तीय वर्ष 2009 और वित्तीय वर्ष 2010 के अलग-अलग लेखा संलग्न हैं और प्रस्ताव को उन्हीं के अनुरूप संशोधित कर दिया गया है।
(ख)	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान सकल खंड में अभिवृद्धियाँ प्रस्तावित की हैं। वर्ष 2009-10 के दौरान सकल खंड में, रेल साइडिंग की मद में रु.340 लाख, प्लॉट विकास पर रु. 350 लाख और ढके हुए शैड की मद में रु. 210 लाख की प्रस्तावित अभिवृद्धियों के साथ उनके दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किए जाएं।	वित्तीय वर्ष 2010 के लिए वास्तविक निवेश का सत्यापन प्रस्तुत ऑडिटिड वर्गीकृत लेखा से किया जा सकता है। यदि प्राधिकरण उनके ही समर्थन में, इसके बाद भी, दस्तावेजी साक्ष्य चाहता है तो मांगे जाने पर ये भी दिए जाएंगे। LL6 को रेल संपर्क प्रदान किए जाने में विलंब के कारण रेलवे साइडिंग और ढके हुए शैड में निवेश में विलंब हो गया है। इसकी अगले कुछ वर्षों में योजना की गई है।
(ग)	वर्ष 2010-11 में रु.1.40 करोड़ की लागत पर पे-लोडर्स प्राप्त करने के लिए आरंभ की गई कार्रवाई की स्थिति भी सूचित की जाए। पे-लोडर्स हासिल करने की वर्तमान स्थिति भी प्रस्तुत की जाए।	टीएमआईएलएल वित्तीय वर्ष 2012 में बर्थ सं. 12 पर पुराने 1991 के बने पे-लोडर्स की जगह 2006 के बने पुराने पे-लोडर, जो टीएमआईएलएल के अन्य पत्तन संभाग में प्रचलित हैं, लाने की योजना बना रहा है। लागत अनुमान में मानी गई पूंजी लागत, 31 मार्च 2011 को शुद्ध हासिल मूल्य है।
(घ)	इस बात का ध्यान रखा जाए कि केवल परिपूर्ण और प्रचालन रत, परिसंपत्तियाँ ही नियोजित पूंजी के लिए गिनी जाएं। प्रगतिशील (निर्माणधीन) परिसंपत्ति को लेखा / खाते में नहीं लिया जाएगा। इस संबंध में पुष्टि सूचना प्रस्तुत की जाए।	एतद्वारा पुष्टि की जाती है कि आरओसीई के परिकलन के विचार की गई परिसंपत्तियाँ इस धारणा के आधार पर हैं कि ये परिसंपत्तियाँ प्रोजेक्ट किए गए विभिन्न वर्षों में प्रचालित की जाएंगी।
(7)	कार्यकारी पूंजी	
(i)	टीएमआईएलएल ने 2 महिने की संपदा आय पर विविधि देनदारों (ऋणियों) का परिकलन किया है। टीएमआईएलएल के मामले में संपदा आय भंडारण आय है। दिनांक 17 मार्च 2008 के आदेश के पैरा सं.8(ii)(xi)(बी) पर इस प्राधिकरण द्वारा वर्णित कारणों से विविध देनदारों को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए कार्यकारी पूंजी का हिस्सा नहीं माना जा सकता।	आरओसीई के लिए अनुमेय विविध देनदार संशोधित प्रस्ताव में शून्य माने गए हैं।
(ii)	टीएमआईएलएल ने 6 माह की मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर इन्वेंटरी परिकलित की है। कृपया पुष्टि करें कि क्या यह नजरिया प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 में प्रदत्त इन्वेंटरी के निर्धारण के लिए बनाए गए निर्देशन के अनुरूप है।	टीएमआईएलएल ने इसकी पुष्टि कर दी है।
(iii)	दिनांक 17 मार्च 2008 के आदेश के पैरा सं. 8 (ii) (xi) (क) में इस प्राधिकरण द्वारा वर्णित कारणों से जमानत राशि का भुगतान, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कार्यकारी पूंजी का भाग नहीं माना जा सकता।	2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.9.4 कार्यकारी पूंजी को (नकद / निधियों के शेष जमा के अलावा) वर्तमान परिसंपत्ति में से वर्तमान देनदारियों घटा कर बचे के रूप में परिभाषित करती है। लेखाकरण के सामान्यतः स्वीकृत सिद्धान्तों और व्यावहारिक सूझ-बूझ के अनुसार वर्तमान परिसंपत्तियों में जमानत राशि भी

		आती हैं। धारा 2.9.9 में प्रावधान है कि प्राधिकरण, इन्वेंटरी विविध देनदाताओं, नकद अधिशेष इत्यादि, जैसी विभिन्न कार्यकारी पूंजी मदों की तार्किकता की जांच करेगा - यह ध्यान देने योग्य है कि वर्णित सूची बहुत लंबी नहीं है। प्रचालन के संचालन के लिए गए भूखंडों और बर्थ सं.12 के लिए लाइसेंस के भाग के रूप में, टीएमआईएलएल से, लाइसेंस एग्रीमेंट / प्लॉट आबंटन शर्तों के अनुसार जमानत राशि के रूप में पूंजीराशि का निवेश करने की अपेक्षा है। इसलिए, नियोजित पूंजी की गणना में, जैसा प्रदत्त है, टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान किये गए जमानत राशि शामिल है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि इसकी अनुमति प्रदान करे।
(घ)	दरमान	
(i)	टीएमआईएलएल ने अपने प्रचलित प्रशुल्क पर 10% की वृद्धि मानते हुए प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। इस वृद्धि का औचित्य सिद्ध करते हुए, उपयोगकर्ताओं को प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त सेवाओं / सुविधाओं और उपयोगकर्ताओं को मिलने वाले उत्पादकता सुधार के लाभों का वर्णन करें।	प्रस्तावित दरमान संशोधित कर दिया गया है। उत्पादकता से जुड़ी दरों को भी शामिल किया गया है और समुचित छूट प्रस्तावित की गई हैं। विवरण फार्म-1 में शामिल है।
(ii)	पोतघाट शुल्क, ऑन-बोर्ड प्रभार, ऑन-बोर्डसुपर विजन, लादना / उतारना, पुनः ढेर लगाना, परिवहन और प्रत्येक कार्गो मद के लिए विविध प्रभार की मद में प्रस्तावित प्रभारों की परिगणना के लिए विचार किए गए लागत विवरणों के साथ विस्तृत परिगणनाएं प्रस्तुत की जाएं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने के लिए प्रस्तावित नई कार्गो मदों के लिए प्रशुल्क के बारे में भी ऐसी विस्तृत परिगणनाएं प्रस्तुत की जाएं जैसाकि प्रस्तावित मसौदा दरामन में दिया गया है।	कार्यकलाप / गतिविधिवार विस्तृत लागत विवरण व्यावहारिक रूप से असंभव है। प्रस्तावित दरमान में अनेक दरें वास्तविक उप-ठेकेदारी लागतों और / या दर / किराया अनुसूची के सामान्य संशोधन के लिए केओपीटी के प्रस्ताव से मेल खाती है।
(iii)	प्रस्तावित नोट 3(vii)(बी) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुरूप परिवर्तित किया जाए और ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लेंडिंग रेट के साथ अद्यतन की जाए।	ब्याज की दर 13% से 12.75% संशोधित कर दी गई है।
(iv)	टीएमआईएलएल उन कार्गो मदों की अलग सूची बनाए जो "सभी अन्य कार्गो" के शीर्ष के अन्तर्गत कवर किए जाने के लिए प्रस्तावित हैं। टीएमआईएलएल इस बात की पुष्टि करे कि क्या इस प्रकार की कार्गो मद बर्थ सं.12 पर अनुमेय है, जैसा कि टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच सम्पादित जा.एग्री. में अनुबंधित है।	सभी अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित दरें अनिर्दिष्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए दर-प्रावधान रखने के लिए है। कोई कार्गो प्रोजेक्शन नहीं बनाया गया है। दरें उन्हीं स्तरों पर रखी गई हैं जो प्रोजेक्ट कार्गो पर लागू हैं। टीएमआईएलएल को, थर्मल कोयला बल्क में, बल्क में कोकिंग कोल, विभिन्न प्रकार के तरल बल्क कार्गो जो पाइपलाइन के जरिए प्रहस्तित होती है को छोड़कर सभी प्रकार के शुष्क बल्क / ब्रेक बल्क / कंटेनर युक्त कार्गो को प्रहस्तित करने का अधिकार प्राप्त हैं। तदनुसार, ऐसे कार्गो की अलग सूची तैयार करना प्रस्तावित दरमान की सशर्तताओं में शामिल है।
(v)	टीएमआईएलएल विचाराधीन वर्षों में जब किसी कंटेनर यातायात की अपेक्षा नहीं करता! ऐसे समय में कंटेनर के प्रहस्तन के लिए दरें प्रदान करने के कारण स्पष्ट करें।	कभी-कभी, प्रोजेक्ट कार्गो कन्साइन्मेंटों के एक भाग के रूप में कुछ कंटेनरों को बर्थ सं.12 पर प्रहस्तित किए जाने की जरूरत हो सकती है। इसलिए, कंटेनर प्रहस्तन के लिए एक खास दर प्रस्तावित है।
(vi)	इसी प्रकार, विचाराधीन वर्षों में जब टीएमआईएलएल किसी संबंधित यातायात की अपेक्षा नहीं करता है तब 20 टन से अधिक और 35 टन के वजन वाली वस्तु के लिए और 35 टन से अधिक वजन वाली वस्तुओं / पैकेजों के लिए दरें प्रदान करने का कारण स्पष्ट किया जाए।	केवल परिवहन धारा के मामले में 20 मी.ट. और 35 मी.ट. के बीच के प्रोजेक्ट कार्गो के लिए विशेष दर प्रस्तावित है। साधारणतया, टीएमआईएलएल यह सेवा प्रदान नहीं करता है और न ही टीएमआईएलएल के पास ऐसी अतिविशाल प्रोजेक्ट सामग्री को सेवा प्रदान करने की नौबत आ गई तो बाहर से काम कराने की लागत बहुत ज्यादा पड़ेगी, इसे ध्यान में रखते हुए दर प्रस्तावित है।

8. टीएमआईएलएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में निहित कुछ बिन्दुओं के संदर्भ से केओपीटी से विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट बिन्दु और केओपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध दिए हैं :-

क्रम सं.

हमारे द्वारा उठाए गए ब्यवस्थापन

केओपीटी का प्रत्युत्तर

(i)

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा किया गया यातायात पूर्वानुमान

अवधि	प्रहस्तित कार्गो (मी.ट.में)	पिछली अवधि से भिन्नता % में
2007-08	9,31,710	(+)4.4%
2008-09	9,36,119	(+)0.47%
2009-10	11,90,833	(+)27.21%
2010-11 (अप्रैल-जुलाई)	3,16,804	(-)13.37%(पिछले वर्ष की समरूप अवधि की तुलना में)

*अप्रैल 2009 से जुलाई 2009 तक की अवधि में कुल टन मात्रा 3,65,692मी.ट. उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि बर्थ सं.12 पर प्रहस्तित समग्र कार्गो की मात्रा ने बढ़त की प्रवृत्ति दिखायी है। संयोगवश पिछली अवधि (2009-10) में प्रहस्तित यातायात 11 लाख टन से आगे निकल गया। किन्तु, पिछले वित्तीय वर्ष में यातायात की कुल मात्रा में लौह अयस्क के यातायात की मात्रा 7.3 लाख टन थी जो उस अवधि में कुल यातायात का लगभग 61% होती थी जो एक सराहनीय अंशदान / योगदान था। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि लौह अयस्क यातायात भारत सरकार की विभिन्न नीतियों और चीन की भी नीतियों पर (गन्तव्य देश) निर्भर करता है ऐसे प्राधिकारियों द्वारा डाली गई बाधाओं से बर्थ सं.12 समेत एचडीसी पर लौह अयस्क यातायात में गिरावट आने की संभावना है। इसी को ध्यान में रखकर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक टीएमआईएलएल द्वारा 9 लाख टन के समूचे यातायात का प्रोजेक्शन प्रचलित प्रवृत्ति के अनुरूप ही लगता है।

(ii)

विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भंडारण आय परिगणित करने के लिए टीएमआईएलएल को केओपीटी द्वारा आबंटित भूमि का उपयोग।

लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार टीएमआईएलएल को भूमि कार्गो के भंडारण समेत कार्गो प्रहस्तन गतिविधियां संचालित करने के लिए आबंटित की गई थी।

टीएमआईएलएल द्वारा बसूले जाने वाले भंडारण प्रभारों के बारे में में यह कहा जा सकता है कि टीएमआईएलएल को ऐसे सभी मामलों में जहां कार्गो निःशुल्क अवधि से आगे भी भंडारित किया गया है, उन मामलों को छोड़कर जिनमें टीएमआईएलएल अपने उपयोगकर्ताओं को अल्पकालिक आधार पर भूमि आबंटित करता है, विलंब शुल्क लगाने का अधिकार है। अल्पकालिक आधार पर भूमि के आबंटन के मामले में लाइसेंस शुल्क टीएमआईएलएल के यहां इकट्ठा होता है।

अभी तक स्वतंत्र ऑडिटर द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों से यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने अपने उपयोगकर्ताओं की भूखंड किराया करार की व्यवस्था के अंतर्गत भूमि आबंटित की है और उसने संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ताओं से भूखंड का किराया वसूल किया है। किन्तु रिपोर्ट यह भी बताती है कि अनेक मामलों में टीएमआईएलएल ने भूखंड किराया करार की ऐसी किसी व्यवस्था के बिना उपयोगकर्ताओं के कार्गो के भंडारण के लिए भूमि के उपयोग की अनुमति दी थी। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि निःशुल्क अवधि के बाद ऐसे कार्गो पर टीएमआईएलएल द्वारा विलंब शुल्क लिया जा सकता है।

अपनी रिपोर्टों में स्वतंत्र ऑडिटरों ने सभी पहलुओं के साथ-साथ लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों पर भी विचार किया और बर्थ सं. 12 पर प्रहस्तित कार्गो की विभिन्न किस्मों के भंडारण के लिए आबंटित भूमि के उपयोग से टीएमआईएलएल द्वारा आय कमाने के संबंध में निम्नलिखित स्थिति को प्रमाणित किया है।

स्वतंत्र ऑडिटर की रैपोर्ट के तहत आयी अवधि	*रायल्टी के प्रयोजन से ब्यवहारणीय भूखंड ब्यवसाय आय	*टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई भूखंड ब्यवसाय आय	*रायल्टी के प्रयोजन से ब्यवहारणीय बलन शुल्क
29.01.07 से 28.01.08	10,712,517	9,618,093	3,393,856
29.01.08 से 28.01.09	13,076,632	12,309,715	372,960
29.01.09 से 28.01.10	27,875,914	23,310,991	1,219,997
कुल	51,665,063	45,238,799	4,986,813

*ऊपर दिए गए आंकड़े स्वतंत्र ऑडिटरों द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्ट के अनुसार हैं। तदनुसार, केओपीटी महसूस करता है कि विलंब शुल्क आय और भूखंडों के लाइसेंस से आय, दोनों पर भंडारण आय प्रोजेक्ट करते समय समुचित रूप से विचार किया जाना चाहिए।

(iii)	<p>केओपीटी के वर्तमान दरमान में ऑन-बोर्ड सुपरविजन संबंधी प्रभार नहीं दिए गए हैं। रायल्टी दिखाने वाले अपने परिकलनों में विचाराधीन सभी वर्षों में टीएमआईएलएल ने ऑनबोर्ड सुपरविजन प्रभार, चूना पत्थर, स्टील पोतान्तरण (टाटा स्टील), स्टील / लॉन्स को पोतघाट और प्लॉट प्रत्येक से हटाना, गतिमान और अचल प्रोजेक्ट कार्गो, प्रत्येक को शामिल किया है। टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वह इस भुगतान पर केओपीटी से विवाद उठा रहा है। केओपीटी इस संबंध में स्थिति स्पष्ट करे।</p>	<p>महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के प्रावधानों के अनुसार टीएमआईएलएल को लाइसेंस प्रदान किया गया है और तदनुसार टीएमआईएलएल अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत वर्णित सेवाएं प्रचालित करने के लिए प्राधिकृत है। अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण से, उन सेवाओं के लिए जो वे हाथ में लेने के लिए प्राधिकृत हैं, अपने दरमान के अनुमोदन के लिए संघर्ष किया है। प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित टीएमआईएलएल के वर्तमान में, "ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार" शामिल है। टीएमआईएलएल द्वारा ऐसी सेवाओं से अर्जित आय रायल्टी के निर्धारण के प्रयोजन से टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व का भाग बनती है। लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुच्छेद 5.1(ए) के अनुसार लाइसेंसी (टीएमआईएलएल) से अपेक्षा है कि वह लाइसेंसी द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व के सहमत प्रतिशतता स्तर पर लाइसेन्सर (केओपीटी) को रायल्टी का भुगतान करे। तदनुसार, बर्थ सं.12 पर कार्गो प्रहस्तन के संबंध में टीएमआईएलएल की ऐसी गतिविधि से समस्त आय, टीएमआईएलएल द्वारा देय रायल्टी के परिकलन के प्रयोजन से गिनी जानी है। केओपीटी इस बारे में टीएमआईएलएल के किसी विवाद को स्वीकार नहीं करता है।</p> <p>टीएमआईएलएल द्वारा लागू विवक्षणी में ऐसे प्रभार पर रायल्टी का विचार किया जाना (स्वीकार करना) साफ-साफ इशारा करता है कि टीएमआईएलएल ऐसे राजस्व पर रायल्टी के दावे की वैधता को स्वयं स्वीकार करता है और इस विषय में उनके द्वारा उठाए गए विशेष आशय वाले विवाद में कोई दम नहीं है। यहां यह उल्लेख करना भी उपयुक्त है कि अमी तक प्रस्तुत रिपोर्ट में स्वतंत्र ऑडिटर ने भी टीएमआईएलएल, इसके स्वयं के द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाओं की एवज में अर्जित आय पर रायल्टी निर्धारित की है, इन सेवाओं के लिए केओपीटी के दरमान में कोई दर उपलब्ध नहीं है। एक ओर, टीएमआईएलएल ने, स्वतंत्र ऑडिटर द्वारा निर्धारित रायल्टी को विवादित बना दिया है और उसने उसका केओपीटी को भुगतान नहीं किया है, किन्तु वहीं दूसरी ओर, उन्होंने, स्वतंत्र ऑडिटरों द्वारा इस प्रकार निर्धारित रायल्टी को अपने खातों में खर्चों के रूप में प्रभारित किया है।</p>
(iv)	<p>भूखंड विकास और ढके हुए शैड के लिए क्रमशः रु.350 लाख और रु.210 लाख का निवेश।</p>	<p>लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार टीएमआईएलएल से अपेक्षा थी कि वह कार्गो के भंडारण के लिए सुविधाओं की मद में रु.2.94 करोड़ (294 लाख) का निवेश करे। ऑडिटरों के प्रमाणन के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा रु.222.4 लाख की राशि वेयर हाउस (भंडारण घर) निर्माण करने की मद में निवेश की गई थी जो 20 फरवरी 2005 को प्रचालन में लाया गया था। तत्पश्चात, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को बर्थ सं.12 पर कार्गो प्रहस्तन के लिए भंडारण सुविधाओं के विकास हेतु लगभग 54000 वर्ग मीटर भूमि आबंटित की गई है। इस क्षेत्र का विकास टीएमआईएलएल द्वारा जरूर किया गया है, किन्तु उसकी लागत केओपीटी को नहीं बतायी गई है। किन्तु, 2005 के बाद उस पर अतिरिक्त खर्च / लागत से कोई अतिरिक्त ढका हुआ शैड निर्माण नहीं किया गया है। टीएमआईएलएल को यही स्पष्ट करने की सलाह दी जाए।</p>
(v)	<p>केओपीटी वर्ष 2007-08 से 2009-10 से संबंधित टीएमआईएलएल के वर्गीकृत लेखाओं का सत्यापन करे।</p>	<p>वर्गीकृत (पृथक्कृत) लेखा पर टिप्पणियों के संदर्भ से, केओपीटी ने प्राधिकरण को लिखे दिनांक 18 अगस्त 2010 के अपने पत्र के प्वाइंट 7 की ओर ध्यान खींचा है जिसमें केओपीटी ने केओपीटी के दिनांक 18 अगस्त 2010 के प्वाइंट 7 के माध्यम से टीएमआईएलएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।</p> <p>जैसाकि टीएमआईएलएल एक सामान्य प्रयोजन कंपनी के रूप में कार्य करती आ रही थी, टीएमआईएलएल के ऑडिट किए लेखा में, केओपीटी के साथ निष्पादित लाइसेंस एग्रीमेंट द्वारा कवर की गई गतिविधियों की स्थिति नहीं दर्शायी गई थी। विस्तृत चर्चाओं के बाद टीएमआईएलएल ने 14 सितंबर 2007 के अपने पत्र के माध्यम से इस बात की पुष्टि की है कि वर्तमान वित्तीय वर्ष से वह बर्थ सं.12 को एक अलग व्यापारिक क्षेत्र मानेगी और तदनुसार, एस-17 की आवश्यकता के अनुसार केओपीटी की सलाह के अनुसार, कंपनी के वार्षिक लेखा में उनके द्वारा उपयुक्त वित्तीय सूचना प्रगट की जाएगी। केओपीटी ने कथित पुष्टि सूचना के बारे में प्राधिकरण को सूचित किया है जिसे दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 के अपने आदेश के पैरा-8.6(iii) के अधीन रिकार्ड किया गया है। किन्तु, वर्ष 2007-08 के टीएमआईएलएल के ऑडिट किए लेखा की जांच-पड़ताल करते समय यह पाया गया था कि टीएमआईएलएल ने कथित लिखित वादे का पालन नहीं किया और उसने बर्थ सं.12 को, एस-17 के अनुसार बर्थ सं.12 को अलग व्यापारिक क्षेत्र नहीं माना।</p> <p>यह उल्लेख किया जा सकता है कि 2007-08 से आगे के लिए एक विशेष / विनिर्दिष्ट प्रकार से अपने खाते तैयार करने के टीएमआईएलएल की प्रतिबद्धता के आधार पर केओपीटी ने इससे पहले टीएमआईएलएल के वार्षिक ऑडिटर मेसर्स एस.बी. बिलिमोरिया एंड कंपनी द्वारा सम्बद्ध किये गए वर्षों के बर्थ सं.12 के खाते विचारार्थ प्राधिकरण को भेजे थे।</p>

जैसा कि केओपीटी द्वारा पहले प्राधिकरण को इशारा किया गया था और दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 के अपने आदेश के पैरा 8.6 (iii) के अन्तर्गत दर्ज किया है, एचडीसी स्थित बर्थ सं.12 के विश्वसनीय लेखा तैयार करने हेतु टीएमआईएलएल को एकाउंटिंग स्टैंडर्ड 17 अपनाने / अंगीकार करने की वास्तव में और तुरंत आवश्यकता है। बर्थ सं.12 के विश्वसनीय और प्रामाणिक लेखा प्रत्येक वर्ष उनके (टीएमआईएलएल के) ऑडिट किए गए लेखा का हिस्सा बनेंगे। इस विषय में लिखित वचन देने के बावजूद टीएमआईएलएल द्वारा इस विषय में उचित कार्रवाई न कर पाना समझ से परे है। आगे यह भी उल्लेख किया जाए कि टीएमआईएलएल के साविधिक ऑडिटर्स द्वारा सम्बद्ध किए गए और स्वतंत्र ऑडिटर्स में, राय एंड राय द्वारा सत्यापित बर्थ सं.12 के लेखा आय और व्यय के विभिन्न घटक प्रदर्शित नहीं करते हैं। यह केवल सेवाओं से आय और टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ सं. 12 से, महापत्तन न्यास अधिनियम द्वारा समाविष्ट गतिविधियों और (उनसे) इतर गतिविधियों से अर्जित अन्य आय का केवल कुछ योग दर्शाता है। अभी तक, जहां तक खर्च की बात है, कथित दो श्रेणियों में से प्रत्येक के समक्ष मूल्य हास का कुल योग दर्शाता है। फलस्वरूप हम, दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव के साथ संलग्न लागत विवरणी में टीएमआईएलएल द्वारा विचार की गई आय और लागत पर कोई टिप्पणी नहीं कर सकते।

इस संबंध में यह भी ध्यान देने योग्य है कि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय प्राधिकरण ने दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश [(के पैरा-13 (XLIII)] में निम्नलिखित टिप्पणी की थी :-

"प्रशुल्क प्रस्ताव प्रत्येक मद के लिए मदवार लागत पर आधारित नहीं है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्वीकार किया गया है, प्रशुल्क प्रस्ताव व्यापक लागत-निर्धारक परिश्रम पर आधारित है। चूंकि अलग-अलग सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क विभिन्न सेवाएं प्रदान करने की लागत के संदर्भ से नहीं है, घाटा देने वाली गतिविधि को वित्तीय सहयोग देने वाली लाभप्रद गतिविधि (के अस्तित्व से) इंकार नहीं किया जा सकता। प्रगत प्रौद्योगिकी के इस युग में प्रत्येक मद के लिए मदवार लागत निकालना असंभव नहीं है। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह अपना प्रस्ताव, अपने प्रशुल्क के अगले संशोधन के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत विवरणियों के समर्थन से तैयार करें।"

मदवार विवरण के साथ बर्थ सं.12 के लेखा के समुचित वर्गीकरण के बिना ऐसी कोई भी लागत निर्धारक कवायद, यदि शुरू भी की गई तो भी सत्यापित करने लायक नहीं होगी।

किन्तु, यह भी कहा जा सकता है कि वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए लागत विवरणी में दर्शायी गई कुल प्रचालन आय, प्रचालन लागत और मूल्य हास, उनके साविधिक ऑडिटर्स मेसर्स डेलॉइट हार्किन्स एंड सैल्स द्वारा संबद्ध किए गए / वर्गीकृत वर्ष के लिए बर्थ सं. 12 के वर्गीकृत लेखा से मेल नहीं खाते और न ही स्वतंत्र ऑडिटर मेसर्स राय एंड राय द्वारा सत्यापित किए गए हैं अथवा ऑडिट किए गए लेखा की अनुसूची -12 के नोट में प्रदत्त अतिरिक्त सूचना से मेल खाते हैं।

9.1 इस संदर्भित प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 25 अगस्त 2010 को कोलकाता में केओपीटी के प्रमुख के आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में टीएमआईएलएल, केओपीटी तथा उपयोगकर्ता शामिल थे।

9.2 जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, टीएमआईएलएल से अनुरोध किया गया था कि वह सभी प्रासंगिक विवरणों के साथ अपने अद्यतन किए गए प्रस्ताव की एक-एक प्रति केओपीटी और इस प्राधिकरण को साथ-साथ भेजे। टीएमआईएलएल संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय यह भी सुनिश्चित करे कि वर्ष 2008-10 तक वर्गीकृत लेखा तैयार किए, ऑडिट किए गए और केओपीटी द्वारा सत्यापित भी किए जाते हैं। केओपीटी द्वारा उठाए गए और टीएमआईएलएल द्वारा संशोधित किए जाने वाले विभिन्न मुद्दे।

9.3 टीएमआईएलएल ने दिनांक 17 सितंबर 2010 के अपने पत्र के अंतर्गत अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। टीएमआईएलएल के जून 2009 के मूल प्रस्ताव और सितंबर 2010 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति संक्षेप में तालिका में नीचे दी गई है :-

(रु पये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	जैसाचक टीएमआईएलएल द्वारा जून 2009 में दाखल मूल प्रस्ताव में बढ़िया गया			जैसाचक टीएमआईएलएल द्वारा अस्तंतनर 2010 में दाखल मूल प्रस्ताव में बढ़िया गया		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
(i)	यातायात (मी.ट.में)	900000	900000	900000	941887	951500	951500
(ii)	प्रचालन आय	2862	2934	2934	2529	2607	2833
(iii)	शुद्ध अधिशेष / घाटा प्रतिताम के बाद	-123	-128	-182	-317	-467	-489
(iv)	शुद्ध घाटा-प्रचालन की प्रतिशतता के रूप में	-4%	-4%	-6%	-13%	-18%	-17%
(v)	औसत शुद्ध घाटा-प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में	-4.66%			-15.90%		

9.4 टीएमआईएलएल ने, संशोधित प्रस्ताव के साथ वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए वर्गीकृत लेखा प्रस्तुत किए थे। वर्ष 2007-08 के लिए वर्गीकृत ऑडिट किए गए लेखा टीएमआईएलएल द्वारा जून 2009 के मूल प्रस्ताव के साथ पहले ही प्रस्तुत कर दिया गया था।

9.5 अपने संशोधित प्रस्ताव के बाद टीएमआईएलएल ने दिनांक 28 फरवरी 2011, 2 मार्च 2011, 8 मार्च 2011, 9 मार्च 2011 और 14 मार्च 2011 के अपने ई-मेल संदेशों के जरिए निम्नलिखित सूचनाएं / दस्तावेज प्रस्तुत किए थे :-

ई-मेल दिनांक 28 फरवरी 2011

वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए बर्थ सं. 12 के लिए अचल परिसंपत्ति अनुसूची।

ई-मेल दिनांक 2 मार्च 2011

- (i) बर्थ सं.12 के लिए वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक की अचल परिसंपत्ति अनुसूची - पट्टे पर भूमि से पूंजीकृत किराए को और अधिक वर्गीकृत करने के बाद।
- (ii) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रस्तावित एवं वर्गीकृत लेखा के अनुसार देय पट्टा किराये का समाधान।

ई-मेल दिनांक 8 मार्च 2011

- (i) बर्थ सं.12 पर एक पे-लोडर के खाता-मूल्य का परिकलन, वर्तमान बहुत पुराने पे-लोडर का, जिसका खाता-मूल्य शून्य है, प्रतिस्थापन है।
- (ii) टीएमआईएलएल ने बताया कि वित्तीय वर्ष 2009-10 के लिए वर्गीकृत खातों में दिखाए गए रु .347 लाख के रायल्टी व्यय में से रु .65 लाख विवादित रायल्टी की मद में खाता-बहियों में प्रदान किए गए हैं। यह रायल्टी राशि केओपीटी को भुगतान के लिए बाकी है।
- (iii) (क) वर्गीकृत लेखा में दिखाए गए आंकड़ों और जो वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रस्ताव में दिखाए गए हैं, के बीच खर्चों का मिलान / समाधान।
- (ख) जनवरी 2008 में निजी पक्ष को पहले ही जारी किए गए रेलवे साइडिंग / स्लाइडिंग के लिए 2 कार्य-आदेशों की प्रतियां। ये कार्य-आदेश पत्तन प्राधिकारियों द्वारा रेलवे संपर्क प्रदान न करने के कारण कार्यान्वित नहीं किया जा सका। इसके फलस्वरूप बर्थ सं.12 के विस्तार में विलम्ब हुआ और परिणामस्वरूप, संभावित आय का भी नुकसान हुआ है।

ई-मेल दिनांक 9 मार्च 2011

बर्थ सं.12 से अर्जित वास्तविक राजस्व की तुलना में अनुमोदित दरमान के अनुसार राजस्व के बीच संक्षिप्त संशोधित तुलना :-

(लाख रु. में)

वर्ष	वास्तविक अर्जित राजस्व	दरमान के अनुसार स्वीकार्य राजस्व	अंतर
2007-08	2129.11	2789.29	-655.29
2008-09	1797.83	2600.57	-802.74
2009-10	2752.52	3540.89	-788.37
कुल	6679.46	8925.75	-2246.40

ई-मेल दिनांक 14 मार्च 2011

हमारे अनुरोध पर टीएमआईएलएल ने बर्थ सं.12 पर 28 फरवरी 2011 तक प्रहस्तित वास्तविक टन-मात्रा 1147210 मी.ट. प्रस्तुत की है। (टीएमआईएलएल ने 1147210 मी.ट. यातायात का कार्गोवार विवरण दिया है)

9.6 केओपीटी ने टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की है।

10 तदनुसार, टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण के कार्यालय पर अपने प्रस्ताव की प्रस्तुति दी। प्रस्तुति के दौरान केओपीटी भी उपस्थित था। प्रस्तुति के दौरान आयोजित विचार-विमर्श के आधार पर टीएमआईएलएल ने सूचना प्रस्तुत की हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिये हैं :

(i) (क) 63000 वर्गमी. के वेयर लैंड आबंटन में प्रभावी भंडारण क्षेत्र

एचडीसी से 54000 व.मीटर और 9000 वर्गमीटर के दो चरणों में पट्टे पर कुल 63000 व.मीटर का वेयर लैंड लिया गया है। इस भूमिका का विकास किया जा रहा है और बर्थ सं.12 के जरिए प्रहस्तित कार्गो के भंडारण के लिए इसका उपयोग किया जा रहा है। एचडीसी ने 2002 में 14000 वर्ग मीटर हार्ड स्टैंड लैंड भी आबंटित किया है। रेलवे लाइनों, साइडिंगों, यूटीलिटीज, कार्यालय भवन, हॉल रोड, नाले / नालियों, बाड़ आदि को आवश्यक स्थान देने के बाद कुल प्रभावी भंडारण क्षेत्र 48619 व.मी. परिगणित होता है। विवरण निम्नानुसार है :-

(वर्गमीटरों में)

कुल आबंटित क्षेत्रफल	63000.00
रेलमार्ग का क्षेत्रफल (ए) 23.00 X 76.00 मीटर	1748.00
इंजिन एक्सेप और बफर के लिए (बी) 10.95 X 87 मीटर	952.65
नाली और दीवार रखने के लिए क्षेत्रफल (सी एंड डी) 2 X 670 मीटर	1340.00
रेल मार्ग द्वारा ढका गया क्षेत्रफल (ई) 13.45 X 670 मीटर	9011.50
रेल मार्ग के दोनों ओर साइडिंग (एफ) 2 X 8 X 670 मीटर (यह क्षेत्रफल प्रहस्तन के लिए है, न कि भंडारण के लिए)	10720.00
चारों तरफ का नाला और रक्षक / सेवा दीवार (जी.एच.आई जे) (2 X 1 X 29)+(2 X 1 X 35)	128.00
दो भंडारण घरों के लिए पहुंच मार्ग (के) 8 X 35	280.00
कार्यालय, सुरक्षा, टॉवर लाइट्स इत्यादि	200.00
कुल प्रभावी भंडारण क्षेत्र	38619.00

(ख) हार्ड स्टैंड लैंड के 14000 वर्गमीटरों के बैक-अप क्षेत्रफल में प्रभावी भंडारण क्षेत्र :
यूटीलिटीज, सड़कें, कार्यालय, नालियां इत्यादि छोड़ने के बाद 14000 वर्गमीटर के बैकअप क्षेत्रफल में 10,000 वर्गमीटर का प्रभावी भंडारण क्षेत्र है।

(ग) इस प्रकार, 63000 व.मीटर और 14000 व.मी. के उपरोक्त भूखंडों से कार्गो के लिए वास्तविक भंडारण क्षेत्र 48619 व.मीटर होगा साथ ही, निःशुल्क अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए साझा उपयोग कर्ता आधार पर इसमें से लगभग 4500 व.मी. क्षेत्र अलग रखा जाएगा। इस प्रकार, वह कुल भंडारण क्षेत्र जिस पर किराया अर्जित किया जा सके, केवल 44119 वर्ग मीटर है।

(ii) टीएमआईएलएल ने विभिन्न बीमा पालिसियों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।

11. केओपीटी से हालिदया में भूमि और भवनों के लिए इसकी प्रचलित अनुसूची के संशोधन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रचलित किराया अनुसूची पर देय पट्टेदारी किराया का ब्यौरा और केओपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के अनुसार देय पट्टेदारी किराये का विवरण देने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने दिनांक 10 जनवरी 2011 के अपने पत्र के माध्यम से आवश्यक ब्यौरे प्रस्तुत किये हैं। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे नीचे तालिका में दिए गए हैं :-

किस्म	क्षेत्रफल(व.मी.)	क्षेत्र	दिसंबर 2010 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त मासिक किराया		केओपीटी द्वारा दाखिले प्रस्तावित दरमान के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा देय मासिक किराया	
			किराये की दर रु ./100 व.मी.	10.3%सेवा कर समेत मासिक किराया (रु .)	किराये की दर रु ./100व.मी.	10.3%सेवाकर समेत मासिक किराया (रु .)
भवन लाइसेंस	278.000	आरजेड	157.35	43743	153.00	42534
भवन लाइसेंस	45.000	डीजेड	94.07	4233	93.00	4185
भूमि लाइसेंस	14000.000	डीआईजेडएच	3702.90	571802	3695.00	570852
भूमि लाइसेंस	1000.000	डीआईजेड	2380.78	26261	2376.00	26207
डब्ल्यूएल लाइसेंस	2	-	1710.36	3772	2000.00	4412
पट्टेदारी	54000.000	डीआईजेड	2267.41	16206178*	2376.00	16982317
पट्टेदारी	9000.000	डीआईजेड	2267.41	2701030*	2376.00	2830366

*देय वार्षिक किराये के समक्ष, जैसाकि ऊपर बताया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा किया गया वास्तविक भुगतान 54000 वर्गमीटर भूमि के लिए रु .11260530/- और 9000 वर्गमीटर भूमि के लिए रु .1876080 है।

12.1 केओपीटी स्थित एचडीसी की बर्थ सं.12 पर उपयोग के लिए हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने हेतु टीएमआईएलएल ने जुलाई 2008 में एक अलग प्रस्ताव फाइल किया था। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रावधान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किए गए हैं जो बाद में दाखिल किया गया था।

12.2 टीएमआईएलएल ने दिनांक 29 जुलाई 2008 के अपने पत्र के माध्यम से, एचएमसी के किराया प्रभारों की मद में रु .125000/- प्रति पाली की दर के लिए अनुमोदन मांगा है। एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए टीएमआईएलएल ने लागत विवरणी प्रस्तुत की दी है। इसने रु . 125000/- प्रतिपाली के प्रस्तावित किराया प्रभार के प्रति सहमति व्यक्त करते हुए कुछ प्रमुख उपयोगकर्ताओं से प्राप्त पत्रों की प्रतियां भी प्रस्तुत की हैं।

12.3 प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल का प्रस्ताव भूमि के स्वामी प्तन अर्थात् केओपीटी तथा संबद्ध उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों के साथ-साथ, टीएमआईएलएल द्वारा सुझाए गए अतिरिक्त उपयोगकर्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। केओपीटी तथा कुछ उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में टीएमआईएलएल को भेजी गई थीं। टीएमआईएलएल ने केओपीटी और उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों का उत्तर नहीं दिया है।

12.4 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पड़ताल करने पर यह पाया गया था कि कुछ बिन्दुओं पर टीएमआईएलएल की ओर से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण की आवश्यकता है। हमने, दिनांक 18 अगस्त 2010 के अपने पत्र के माध्यम से टीएमआईएलएल ने कोई उत्तर नहीं दिया है।

13.1 इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 25 अगस्त 2010 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में टीएमआईएलएल ने निवेदन किया कि एचएमसी के लिए प्रस्तावित दर पहले ही इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव के भाग के रूप में शामिल किया जा चुका है। टीएमआईएलएल ने आगे बताया कि एचएमसी किराये पर लेने का मुद्दा, एचडीसी स्थित प्रचालन संबंधी शर्तों में कुछ परिवर्तनों की दृष्टि से अब और प्रासंगिक नहीं रह गया है और टीएमआईएलएल का प्रस्ताव अनिवार्यता: पहले से लगाए गए प्रभारों को ठीक करने के लिए है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल द्वारा लगाए गए प्रभारों के प्रति एक सहमति पत्र प्रस्तुत करने का वचन दिया था।

13.2 अनुस्मारकों के बाद, टीएमआईएलएल ने, एचएमसी किराये पर लेने के लिए निम्नलिखित आठ उपयोगकर्ताओं से, लगाए गए प्रभारों के प्रति सहमति पत्र की प्रतियां अग्रेषित की हैं :-

- (i) मेसर्स रिप्ले एंड कंपनी लिमिटेड
- (ii) मेसर्स टाटा स्टील लिमिटेड
- (iii) मे. स्पानोसियनिक सर्विसिज प्राइवेट लिमि.
- (iv) मे. रश्मि मेटालिक्स लिमि.
- (v) मे.जे.एम.बक्शी एंड कंपनी
- (vi) मे. देवी शिपिंग एजेन्सी
- (vii) मे. नागवानी प्रोजेक्ट्स (प्रा.) लिमि.
- (viii) मेसर्स सुदामा एक्सपोर्ट प्राइवेट लिमि.

13.3 ऊपर वर्णित उपयोगकर्ताओं ने रु. 125000 प्रति पाली का अधिकतम प्रभार भुगतान करने के लिए सहमति व्यक्त की है और क्रेन में खराबी आ जाने, मजदूरों से संबंधित विवाद, भारी बारिश या किसी ऐसे कारण के लिए जिसके लिए टीएमआईएलएल को जिम्मेदार ठहराया जाये - इनमें से किसी बाधा की स्थिति में प्रभारों में छूट देने का अनुरोध किया है।

13.4 टीएमआईएलएल ने बताया है कि केओपीटी के साथ लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार अनुमेय स्टील / कच्चा माल प्रहस्तन करने के लिए एमएचसी का उपयोग किया जाता है।

14. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर दर्ज हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा / से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश संबद्ध पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

15. प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) टीएमआईएलएल का दरमान पहली बार अक्टूबर 2007 में 12 अक्टूबर 2007 के माध्यम से निर्धारित किया गया था। कथित प्रशुल्क आदेश में, टीएमआईएलएल के तात्कालिक प्रशुल्क में 20% कमी की गई थी। यहां कमी, सितंबर 2007 तक इसके प्रचालनों के चलने से टीएमआईएलएल के पास जमा हुए अतिरिक्त अधिशेष के कारण करनी पड़ी। अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा हेतु टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए एक आवेदन के संदर्भ से इस प्राधिकरण ने मार्च 2008 में अपने आदेश के माध्यम से टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए आवेदन को निपटाया और इसने टीएमआईएलएल को, इसके प्रचालन आरंभ करने से 23 नवंबर 2007 तक की अवधि में इसके द्वारा वसूल की गई अधिक / अतिरिक्त राशि वापिस करने की इजाजत दी। चूंकि अतिरिक्त / अधिक वसूली को वापिस करने की इजाजत दी गई थी, लागत स्थिति की मांग थी कि टीएमआईएलएल के तत्कालीन प्रचलित प्रशुल्क में वृद्धि की जाए। तदनुसार इस प्राधिकरण ने, विलंब शुल्क दरों, उपकरण किराया प्रभार और अकुशल मजदूर की आपूर्ति के लिए प्रभार छोड़कर कार्गो संबंधी प्रभारों के तात्कालिक रूप से प्रचलित स्तर पर 18% की वृद्धि प्रदान की। यह वृद्धि दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से 31 मार्च 2010 तक प्रभावी होनी थी।

तत्पश्चात, दिनांक 31 मार्च 2010 के अपने आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल के प्रचलित दरमान की वैधता को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 31 मार्च 2010 के बाद की अवधि के लिए अनुमेय लाभ और स्वीकार्य लागत के ऊपर अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को पूरा-पूरा समायोजित करने की शर्त पर 30 सितंबर 2010 तक विस्तार प्रदान किया।

- (ii) टीएमआईएलएल ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए जून 2009 में एक प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव को परामर्श के लिए प्रासंगिक उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों के पास ले जाया गया। संयुक्त सुनवाई के समय टीएमआईएलएल अपने प्रस्ताव को संशोधित करने की इच्छा व्यक्त की। तदनुसार, दिनांक 17 सितंबर 2010 के अपने पत्र के अन्तर्गत टीएमआईएलएल ने एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। 17 सितंबर 2010 के अपने पत्र के अंतर्गत टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों के साथ, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत अनुवर्ती अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से विचार किया गया है।

- (iii) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 इस प्राधिकरण के लिए अनिवार्य करती है कि वहां प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापतन न्यासों और निजी टर्मिनलों की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता की, प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय विश्वास / निर्भर किए गए प्रोजेक्शनों के संदर्भ से समीक्षा करे।

टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान इस प्राधिकरण ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के अनुमानों पर भरोसा किया था। इसलिए, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के अनुमानों की उन्हीं वर्षों के वास्तविकों से तुलना करना जरूरी हो गया है। इसके अलावा टीएमआईएलएल ने मार्च 2008 में अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर मार्च 2010 से आगे अपनी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखा है।

इस प्रकार, वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वास्तविकों पर, टीएमआईएलएल की पिछली निष्पादनता का विश्लेषण करने के लिए विचार किया गया है। अप्रैल 2010 से मार्च 2011 तक की अवधि को विचाराधीन अगले चक्र का भाग माना गया है।

- (iv) जैसाकि पिछले अवसर पर किया गया था, केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह टीएमआईएलएल के ऑडिट किए गए लेखा पर अपनी टिप्पणियों का सत्यापन करे और उन्हें प्रस्तुत करे। केओपीटी ने विनम्रतापूर्वक, इस आधार पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने में असमर्थता व्यक्त की है कि टीएमआईएलएल के वर्गीकृत / पृथक्कृत लेखा प्रासंगिक लेखा मानक के अनुसार तैयार नहीं किए गए हैं। केओपीटी द्वारा अपनाए गए रुख / दृष्टिकोण पर

टीएमआईएलएल ने कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है। हालांकि इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान यह टीएमआईएलएल के ध्यान में लाया गया था। यह मानना होगा कि एक वर्गीकृत खाता तैयार करने की आवश्यकता तो है क्योंकि लाइसेंस धारक लाइसेंस युक्त परिसर के अलावा अन्य अनेक क्षेत्रों में भी प्रचालन करता है और उसके द्वारा तैयार किए गए लेखा में उसके सभी प्रचालनों के परिणाम शामिल हैं।

बीओटी मामलों की मूलभूत आवश्यकता है कि पत्तन प्रोजेक्ट के सफल बोलीदाता को लाइसेंस एग्रीमेंट के अंतर्गत उसके दायित्वों का निर्वाह करने के लिए एक विशेष प्रयोजन साधन (सीपीटी) निर्माण करे। भूस्वामी पत्तन के लिए यह अनिवार्य है कि वह यह सुनिश्चित करे कि इस प्रकार का एसपीवी तैयार कर लिया गया है और फिर इस प्रकार की सृजित अलग सत्ता (एन्टिटी) के साथ लाइसेंस एग्रीमेंट निष्पादित किया गया है। हमें नहीं मालूम क्यों, केओपीटी ने इस स्थापित प्रक्रिया का अनुपालन किया है, ऐसा नहीं लगता है। केओपीटी के लिए यह आवश्यक था कि वह वर्गीकृत लेखा का सत्यापन करने में इस प्राधिकरण के समक्ष असमर्थता व्यक्त करने की बजाय इस प्रकार के एसपीवी के निर्माण को सुनिश्चित करने हेतु समुचित कदम उठाता। यह स्थिति, टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन में केन्द्रित विचारविमर्श के लिए आयी थी और केओपीटी ने वर्गीकृत लेखा सत्यापित भी किए थे। जब तक केओपीटी यह सुनिश्चित नहीं कर देता कि उसके लाइसेंसी ने एक अलग एसपीवी निर्माण कर ली है और वह अलग लेखा रखता है, वर्गीकृत / अलग किए गए लेखा के प्रमाणित करने का दायित्व पूरी तरह से केओपीटी पर है। हमारा मानना है कि केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत अलग-अलग / वर्गीकृत लेखा के प्रति कोई गंभीर आपत्ति नहीं है। अन्यथा यह, इस प्राधिकरण के पास वापिस लौटने से पहले लाइसेंसियों के साथ इस मामले को अवश्य उठाता।

(v) वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान टीएमआईएलएल की निष्पादनता का विश्लेषण नीचे किया गया है :-

(क) जैसाकि पहले सूचित किया गया था, मार्च 2008 के अपने एक आदेश में इस प्राधिकरण ने उस समय प्रचलित प्रशुल्क के ऊपर 18% आद्यांत वृद्धि की अनुमति प्रदान की थी जो दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से प्रभावी / लागू होनी थी। चूंकि प्रशुल्क में वृद्धि क प्रभाव वास्तविक आय से दर्शाया जाता है, दिनांक 12 अक्टूबर 2007 के आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से 31 मार्च 2010 तक की अवधि के लिए अनुमानित आय को, प्रदत्त वृद्धि को दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है, ताकि वास्तविकों और अनुमानों के बीच सही-सही तुलना की जा सके।

(ख) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः 900,000 मी.ट., 950,000 मी.ट. और 10,00,000 मी.ट. अनुमानित कार्गो-यातायात की तुलना में वास्तव में, क्रमशः 941838 मी.ट., 924992 मी.ट. और 1209077 मी.ट. कार्गो यातायात प्रहस्तित किया है।

संयोगवश, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष में 500 टीईयू कंटेनर यातायात अनुमानित किया था। किन्तु टीएमआईएलएल ने कथित अवधि में कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किया है। इस प्रकार, 2850000 मी.ट. के कुल अनुमानित कार्गो यातायात के मुकाबले टीएमआईएलएल ने वास्तव में 3075908 मी.ट. कार्गो ही प्रहस्तित किया है। प्रहस्तित कार्गो में अंतर लगभग 8% परिगणित होता है।

(ग) चूंकि प्रशुल्क निर्धारण कवायद, अपनी इच्छा से निजी प्रचालक द्वारा अनुमत की गई छूट / कटौती को मान्य नहीं कर सकती, टीएमआईएलएल से अनुरोध किया गया था कि वह, स्वयं इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर और दरमान में अनुमोदित दरें लागू करते हुए 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए विस्तृत आय परिकलन प्रस्तुत करे। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं के आधार पर देखा गया है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए, दरमान में अनुमोदित दरों के आधार पर आय क्रमशः रु. 2784.29 लाख, रु. 2600.57 लाख और रु. 3540.890 लाख है। इसे, पिछले विश्लेषण के प्रयोजन से वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए वास्तविक प्रचालन आय माना गया है।

(घ) जैसाकि वर्ष 2008-09 और 2009-10 के वर्गीकृत लेखा में देखा गया है, रु. 15 लाख और रु. 8.39 लाख की अन्य आय के अंतर्गत सूचित की गई है। टीएमआईएलएल ने यह कथित आय लागत विवरणी में से निकाल दी है / बाहर रखी है। किन्तु, पिछले विश्लेषण के प्रयोजन से, इतर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के बारे में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप इसे वित्त एवं विविध आय का हिस्सा माना गया है।

(ङ) याद रहे कि टीएमआईएलएल को, केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों पर लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी को राजस्व-भाग का भुगतान करना है। 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के वर्गीकृत लेखा रायल्टी के रूप में क्रमशः रु. 492.75 लाख, रु. 452.79 लाख और रु. 346.82 लाख की राशि दिखाते हैं।

केओपीटी के साथ टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि उनके बीच टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को भुगतान किए जाने वाली राजस्व-भाग की मात्रा के संबंध में कुछ विवाद है। टीएमआईएलएल द्वारा दी गई सूचना के अनुसार इन तीन वर्षों के लिए विवादित राशियां क्रमशः रु. 297 लाख, रु. 261 लाख और

रु.65 लाख है। टीएमआईएलएल ने संदर्भित वर्षों के लिए विवादित राशि का वर्गीकृत लेखा में प्रावधान किया है और वह राशि टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को अभी तक भुगतान नहीं की गई है। ध्यान देने योग्य है कि केओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है। इस विश्लेषण में समुचित मंच के सामने प्रति द्वन्दी पक्षों के दावों के पूर्वाग्रहों के बिना केवल अविवादित राजस्व-भाग पर ही विचार किया गया है।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 में सन्निहित अनुबंध / व्यवस्था के अनुरूप राजस्व भाग का पास-थू वर्ष 2005-06 और उसके बाद के लिए केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार, कार्गो संबंधी प्रमारों के 8.126% तक टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन में अनुमत किया गया था। दूसरे शब्दों में केवल टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व-भाग का 76.91% ही (अर्थात् 10.565%) केवल अधिकतम पास-थू हो सकता है जिस पर प्रशुल्क निर्धारण कवायद में विचार किया जा सकता है। इस प्रकार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पिछले विश्लेषण में अविवादित राजस्व भाग के 76.91% पर पास-थू के रूप में विचार किया गया है।

(च) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत वर्गीकृत लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को भुगतान किए गए पट्टा किराये स्पष्ट रूप से सामने नहीं लाते क्योंकि वर्गीकृत लेखा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए भूखंड किराया आय की शुद्ध स्थिति ही प्रतिबिम्बित करते हैं। टीएमआईएलएल ने, अपनी लागत विवरणी में इसके द्वारा विचार किए गए पट्टेदारी किरायों की परिगणना के लिए रिकॉन्सिलिएशन स्टेटमेंट प्रस्तुत की है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इसकी लागत विवरणी में टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत पट्टा किरायों पर पिछले विश्लेषण में विचार किया गया है।

(छ) 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में टीएमआईएलएल द्वारा विचार किया गया मूल्य हास इन विभिन्न वर्षों के लिए वर्गीकृत लेखा की तुलना में क्रमशः रु. 96.35 लाख, रु. 108.53 लाख और रु. 113.93 लाख कम था। टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि इस आधार पर कि इसने केओपीटी की भूमि के उपयोग का अधिकार प्राप्त कर लिया है। इसने समस्त पट्टेदारी किरायों की पूंजी में बदल दिया है और इसे वर्गीकृत लेखा में एक परिसंपत्ति के रूप में दिखाया है। इसलिए, संबंधित वर्ष के लिए देय पट्टा किराये प्रभारित कर रहा है और उसे वर्गीकृत लेखा में मूल्य हास के रूप में दिखा रहा है। किन्तु लागत विवरणी में इसने पट्टेदारी किरायों को पट्टेदारी किरायों के अंतर्गत ही लिया है और निचले स्तर पर मूल्यहास दिखाया है। टीएमआईएलएल द्वारा बतायी गई स्थिति को नोट कर लिया गया है।

(ज) जैसाकि ऊपर बताया गया है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए बर्थ सं.12 से संबंधित अचल परिसंपत्ति अनुसूची में पूंजीकृत पट्टेदारी किराये भी शामिल हैं। हमारे अनुरोध पर टीएमआईएलएल ने अन्य परिसंपत्तियों से पूंजीकृत पट्टेदारी किराये अलग करके वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बर्थ सं.12 से संबंधित अचल परिसंपत्ति अनुसूची प्रस्तुत की है। तदनुसार, परिसंपत्तियों का 2007-08 से 2009-10 तक के शुद्ध प्रखंड (पूंजीकृत पट्टेदारी किराये छोड़कर) को आधार लिया गया है और उस पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

(झ) कार्यकारी पूंजी का नीचे विश्लेषण किया गया है :-

(i) विभिन्न देनदारों को लेखा में नहीं लिया गया है क्योंकि इसे अक्टूबर 2007 के आदेश में और मार्च 2008 के समीक्षा आदेश में वर्तमान परिसंपत्तियों का भाग नहीं माना गया था।

(ii) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों ने इन्वेंटरी की मदों के मामले में, ईंधन को छोड़कर भंडार की औसत खपत की 6 माह की सीमा प्रदान की है। टीएमआईएलएल ने भंडार और ईंधन के खपत के विवरण नहीं प्रस्तुत किए हैं। पिछले निर्धारण के समय, मरम्मत और अनुरक्षण का 50%, इन्वेंटरी के रूप में माना गया था, जैसाकि उस समय टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित किया गया था। इसी के अनुरूप जैसाकि वर्गीकृत लेखा में प्रतिबिम्बित है, मरम्मत और अनुरक्षण का 50% इन्वेंटरी माना गया है।

(iii) नकद जमा शेष का परिकलन, उपरिख्यो समेत एक माह के प्रचालन खर्चों पर किया गया है जैसाकि टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में किया गया था।

(iv) टीएमआईएलएल ने, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वर्तमान देनदारियां प्रस्तुत नहीं की हैं। ऑडिट किए गए वर्गीकृत लेखा में प्रदर्शित वर्तमान देनदारियां पूरे हात्तिया संभाग के लिए हैं न कि केवल बर्थ सं.12 से संदर्भित हैं। इसलिए, हात्तिया प्रभाग की वर्तमान परिसंपत्तियों के प्रति हात्तिया प्रभाग की वर्तमान देनदारियों के भाग को आधार लिया गया है और पिछले पैराग्राफों में

वर्णित दृष्टिकोण के आधार पर, विश्लेषण में, 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए परिकलित के रूप में वर्तमान परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया है।

- (v) चूंकि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए वर्तमान देनदारियों को वर्तमान परिसंपत्तियों से अधिक पाया गया है, कार्यकारी पूंजी नकारात्मक आंकड़ों में परिगणित होती है। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए कार्यकारी पूंजी "शून्य" समझी गई है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रु.2884.99 लाख, रु.3823.50 लाख और रु.3946.30 लाख की परिसंपत्तियों का शुद्ध खंड ही है।
- (ii) अक्टूबर 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ अनुमत किया गया था। कथित वर्षों के लिए वास्तविक नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमत करने के लिए वही स्थिति बरकरार रखी गई है।
- (vi) माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने संदर्भित रिट याचिका पर 15 मई 2009 को एक आदेश पारित किया। माननीय उच्च न्यायालय द्वारा इस प्राधिकरण के लिए निदेश, उच्च न्यायालय के आदेश के पृष्ठ 48 पर अंतिम पैराग्राफ में सन्निहित हैं इन निदेशों का अनुपालन करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित कार्यवाहियां की जानी हैं :-
- (क) तटीय प्रहस्तन प्रभार की मद में रु.1.14 करोड़ की और राशि अनुमत न करने हेतु इस प्राधिकरण के निर्णय पर पुनर्विचार करे।
- (ख) अप्रैल 2005 से पहले की अवधि के लिए रायल्टी के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की गई राशि का स्पष्टीकरण देते हुए प्रशुल्क को ठीक करें।
- (ग) पुनः परिकलित अधिक प्रभारों को टीएमआईएलएल के लिए पहले से निर्धारित अथवा भावी प्रशुल्क में कैसे समायोजित किया जाएगा। स्पष्ट करें।
- (घ) टीएमआईएलएल को आदेश जारी किये जाने की तिथि से 10 दिन के भीतर अपना निर्णय सूचित करें।

चूंकि 31 मार्च 2005 से पहले की अवधि के लिए रायल्टी / राजस्व भाग पर मई 2009 के आदेश के विरुद्ध इस प्राधिकरण ने कलकत्ता उच्च न्यायालय की खंड-पीठ के समक्ष एक अपील फाइल की है, रु.1.14 करोड़ की राशि अनुमत न करने हेतु, दिनांक 17 मार्च 2008 के आदेश में निहित इस प्राधिकरण के निर्णय पर ही पुनर्विचार किया गया है। टीएमआईएलएल के विगत प्रशुल्क निर्धारण में निर्भर किये गये आय के अनुमानों में से अब रु.1.14 करोड़ की राशि को बाहर रखना अनावश्यक दौड़ धूप है, क्योंकि प्रासंगिक वर्षों के लिए वास्तविक आय अब उपलब्ध है। तथापि, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वास्तविक आय से, टीएमआईएलएल के विगत प्रशुल्क निर्धारण के दौरान तदनु रूप अवधि के लिए अनुमानित आय से तुलना के लिए, विगत अवधि के विश्लेषण के लिए, रु.1.14 करोड़ की राशि को अनुमानित राशि से बाहर रखा गया है।

- (vii) (क) पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किये गए वास्तविकों की तुलना में अनुमानों का संक्षिप्त विवरण नीचे तालिका में दिया गया है :-

(लाख रु. में)

चौरे	पिछले आदेश में 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए स्तर्भर किए गए अनुमानों का योग	2007-08 से 2009-10 तक वर्षों के लिए वास्तविकों का कुल योग	% अंतर
यातायात(मी.ट.में)	2850000	3075908	+7.93%
प्रचालनीय आय	8280.67*	8925.75	+7.79%
कुल व्यय(मूल्यहास समेत)	6254.17	5307.31	-15.14%

*टीएमआईएलएल की उस समय प्रचलित दरों में प्रदत्त कार्गो संबंधी प्रमारों में 18% की वृद्धि को प्रतिबिम्बित करने हेतु प्रचालन आय अनुमानों में फेरबदल किया गया है। प्रचालन आय के अनुमानों में से, तटीय प्रहस्तन से लगभग रु.1.14 करोड़ की अतिरिक्त आय को भी, जिसका अनुमान गलत हो गया था और जिस पर टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण के अनुमानों में भी विचार किया गया था, बाहर रखा गया है (माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के आदेश की अनुपालना में पुनर्विचार किया गया-रिट याचिका सं.10094(डब्ल्यू),2008.)

टीएमआईएलएल द्वारा नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ के बारे में विवरण निम्नलिखित तालिका में प्रदत्त है :-

वर्ष	2007-08	2008-09	2009-10	औसत
टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष (लाभ)	1221.68	979.31	1426.92	1209.30
वास्तव में नियोजित पूंजी	2884.99	3823.50	3946.30	3551.60
वास्तविक नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	42.35%	25.61%	36.16%	34.05%
नियोजित पूंजी पर 16%की दर से प्रतिलाभ में अंतर/ विभेद	164.69%	60.07%	126.00%	112.81%

(ख) जैसाकि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, स्वीकार्य लागत से अधिक औसत अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) और कथित तीन वर्षों में टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित अनुमेय प्रतिलाभ 112.81% पाए गए हैं।

प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार यदि पिछले प्रशुल्क चक्र की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता + या - 20% से अधिक का अंतर दिखाए तो ऐसे संचित लाभ / हानि का 50% अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना है। इसलिए, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार, टीएमआईएलएल के वर्तमान प्रशुल्क चक्र में पिछले अधिशेष को समायोजित करने का मामला बनता है।

(ग) जैसाकि ऊपर प्रदत्त स्थिति से देखा जा सकता है, टीएमआईएलएल ने स्वीकार्य लागत और प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के दौरान अनुमेय प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) कमाया है। इस प्रकार टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण में कथित वर्षों में तटीय प्रहस्तन की मद में लगभग रु.1.14 करोड़ की कथित अनुमान त्रुटि ने टीएमआईएलएल को किसी घाटे की स्थिति में नहीं डाला है। इस प्रकार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रचालन आय के अनुमानों को अद्यतन करने के बाद भी, जैसाकि पहले बताया गया है, अतिरिक्त अधिशेष (लाभ), जो उभरता है, भावी प्रशुल्क में समायोजित किया जाना है।

(viii) यह याद रहे कि मार्च 2008 में टीएमआईएलएल के समीक्षा आदेश में 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए अनुमेय प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक रु.1775.13 लाख की राशि अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) के रूप में आकलित / निर्धारित की गई थी। कथित अतिरिक्त अधिशेष, वर्ष 2007-08 की पहली छमाही के लिए रु.204.36 लाख के अनुमानित घाटे को लेखा में शामिल करने के बाद था। रु.1773.13 लाख के इस अतिरिक्त अधिशेष के लिये आदेश किया गया था कि इसकी संबद्ध पक्षों को ब्याज सहित धन वापसी की जाए। वर्ष 2007-08 के दौरान वास्तविक निष्पादनता के विश्लेषण पर यह उभर कर सामने आया कि प्रचालक ने वास्तव में, पूरे 2007-08 के वर्ष में रु.760.08 लाख का अतिरिक्त अधिशेष कमाया था। वर्ष 2007-08 के पहले 6 महीनों के लिये अतिरिक्त अधिशेष रु.380.04 लाख परिगणित होता है जबकि इसी अवधि के लिए अनुमानित घाटा रु.204.36 लाख परिगणित होता है। इस प्रकार 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए संबद्ध पक्षों को धन वापसी किया जाने वाला संशोधित वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, इससे पहले आंकी गई राशि रु.1775.13 लाख के मुकाबले रु.2359.54 लाख परिगणित होता है।

- (ix) वास्तविक कुल प्रचालन आय के प्रतिशतता के रूप में संशोधित धन वापसी योग्य अतिरिक्त वसूली नीचे दिखाई गई है :-

(रु.लाखों में)		
क्र.सं.	व्योरा	राश्या
(i)	2002-03 से 2007-08 की पहली छमाही तक की अवधि के लिए कुल वास्तविक प्रचालन आय	10694.47
(ii)	अब निर्धारित वास्तविकों के अनुसार धन वापसी योग्य अतिरिक्त वसूली	2359.54
(iii)	वास्तविक कुल प्रचालन आय के % के रूप में धन वापसी योग्य वास्तविक वसूली	22.06%

इस प्राधिकरण के मार्च 2008 के पिछले समीक्षा आदेश में टीएमआईएलएल को, इसके प्रचालनों के आरंभ होने से 23 नवंबर 2007 तक (अर्थात् उस तिथि तक जिस पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संशोधित दरमान लागू होना था) इसके द्वारा की गई रु.1775.14 लाख की अतिरिक्त वसूली की बिल राशि के 16.36% पर धन वापसी संबद्ध पक्षों को करने का निदेश दिया गया था। कलकत्ता उच्च न्यायालय में टीएमआईएलएल द्वारा दायर रिट-याचिका में टीएमआईएलएल की याचनाओं में से एक अतिरिक्त वसूली की धनवापसी हेतु इस प्राधिकरण के आदेश को निष्प्रभावी बनाना था। कलकत्ता उच्च न्यायालय के माननीय एकमात्र न्यायाधीश ने टीएमआईएलएल की इस याचना का स्वीकार नहीं किया है। टीएमआईएलएल ने विभिन्न आधारों पर कलकत्ता उच्च न्यायालय की खंडपीठ के समक्ष एक याचिका (अपील) दाखिल की है। उन आधारों में से एक था कि इस प्राधिकरण को, किसी उपयोगकर्ता को धन वापसी किये जाने का निदेश देने की कोई शक्ति / का कोई अधिकार प्राप्त नहीं है। हालांकि उस अपील को माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा निपटारा जाना अभी बाकी है, माननीय उच्च न्यायालय ने न तो 17 मार्च 2008 के प्रशुल्क आदेश के प्रचालन को न तो स्थगित किया और न ही रिट.पैटी.सं.10094(डब्ल्यू) में माननीय एकल न्यायाधीश द्वारा परित निर्णय और आदेश को ही। इसलिए, अतिरिक्त वसूली की धन वापसी करने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा दिये गए निदेश उचित ठहराये जाते हैं। किन्तु, संबद्ध पक्षों को धनवापसी की जाने वाली राशि पहले निर्धारित रु.1775.13 लाख की बजाय संशोधित कर रु.2339.54 लाख है।

- (x) अक्टूबर 2007 से 31 मार्च 2010 तक पिछली अवधि के लिए अधिशेष का संक्षिप्त व्योरा नीचे दिया गया है :-

(रु.लाखों में)	
वर्ष	राश्या
2007-08 (अक्टूबर 2007 से मार्च 2008 तक 6 माह)	380.04
2008-09	367.55
2009-10	795.51
कुल योग	1543.10
भावी प्रशुल्क में समायोजित किया जाने वाला 50%	771.55

- (xi) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार पिछले अधिशेष को भविष्य में समायोजित किया जाना है। टीएमआईएलएल के लिये अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क लागू होने से पहले चूंकि वर्ष 2010-11 समाप्त हो चुका होगा, पिछले अधिशेषों का समायोजन वर्ष 2011-12 और उसके बाद से ही लागू किया जा सकेगा क्योंकि पिछले प्रभाव से प्रशुल्क के किसी भी समायोजन की परिकल्पना नहीं की गई है। कुछ अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में जिनके मामलों में इससे पहले निर्णय लिया गया था अपनाए गए नजरिये का अनुपालन करते हुए पिछला अधिशेष वर्ष 2011-12 से आरंभ होने वाले पांच वर्षों की अवधि में आयोजित किया गया है।

- (xii) बर्थ सं. 12 पर कार्गो के विवरण में लौह अयस्क, चूना पत्थर, स्टील, लकड़ी के शहतीर, उर्वरक, प्रोजैक्ट कार्गो और मिट्टी हटाने / फैलाने वाले उपकरण शामिल हैं। वर्ष 2009-10 के दौरान 1209077 मी.ट. वास्तविक यातायात के मुकाबले प्रचालक ने अपनी संशोधित लागत विवरणी में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 941887 मी.ट.951500 मी.ट. और 951000 मी.ट. माल दुलाई अनुमानित की है। टीएमआईएलएल ने, अपने यातायात में किसी वृद्धि पर विचार किये बिना 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए यातायात लगभग यही स्तर अनुमानित किया है। टीएमआईएलएल द्वारा अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 महिनो की अवधि में प्रहस्ति 11.47 लाख मी.ट. के वास्तविक यातायात पर

विचार करते हुए वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक यातायात 12.52 लाख मी.ट. परिगणित होता है जो वर्ष 2009-10 के लिए 12.09 लाख मी.ट. के वास्तविक यातायात के समतुल्य है।

वर्ष 2010-11 के लिए अपने संशोधित प्रस्ताव में टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित 941887 मी.ट. के कार्गो यातायात की तुलना में देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने फरवरी 2011 तक वास्तव में पहले ही 1147210 मी.ट. प्रहस्तित कर लिया है। ऐसे परिदृश्य में जहां लगभग पूरे वर्ष के लिए वास्तविक पहले ही उपलब्ध है। कोई कारण नहीं है कि यह प्राधिकरण वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविकों के आधार पर यथानुपातिक यातायात पर विचार न करे। परिणामस्वरूप, वर्ष 2010-11 के लिए 1251502 मी.ट. कार्गो यातायात पर विचार किया गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा दिये गए बयान पर विश्वास करते हुए कि वह इस आधार पर कि बाजार की स्थिति अनुकूल नहीं होने वाली है और कि केओपीटी की बर्थ सं. 2 और 8 पर एचएमसी के अपेक्षित प्रचालन के साथ वह वर्ष 2011-12 और 2012-13 में यातायात की किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं करता और चूंकि केओपीटी ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिये यातायात में कोई वृद्धि न होने की स्थिति को सत्यापित कर दिया है, वर्ष 2011-12 और 2012-13 में से प्रत्येक वर्ष के लिए यातायात, वर्ष 2010-11 के लिये अनुमानित यातायात के स्तर 1251502 मी.ट. पर अनुमानित किया गया है।

टीएमआईएलएल ने अपने भावी यातायात अनुमानों में कोई कंटेनर यातायात प्रोजेक्ट नहीं किया है। याद होगा कि अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन में टीएमआईएलएल ने अपने यातायात अनुमानों में कंटेनर यातायात को शामिल किया था। किन्तु जैसाकि पहले चर्चा की जा चुकी है, टीएमआईएलएल द्वारा बर्थ सं.12 पर कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किया गया था। केओपीटी ने तर्क दिया है कि टीएमआईएलएल को कोई कंटेनर प्रहस्तित करने की अनुमति नहीं है और इसके परिणामस्वरूप उसने अनुरोध किया है कि टीएमआईएलएल के दरमान में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिये कोई दर न प्रदान करे। किन्तु जैसाकि अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क 30 देश में रिकार्ड किया गया है, बर्थ सं. 12 पर अनुमेय (अनुमति प्राप्त) कार्गो में, जैसाकि लाइसेंस एप्रीमेट में दिया है, कंटेनराइज़्ड कार्गो शामिल है और इस लिए अब यह लाइसेंस प्रदाता और लाइसेंस धारक पर है कि वे मुद्दों को आपस में सुलझाएं।

यदि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान प्रहस्तित कार्गो यातायात में हमारे द्वारा इस समय विचार किये गये यातायात अनुमान की तुलना में उल्लेखनीय कमी आयी है तो टीएमआईएलएल चाहे तो अनुसूची / कार्यक्रम से पहले अपने प्रशुल्क की समीक्षा मांग ले।

(xiii) (क)

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के लिए कार्गो प्रहस्तन से आय के अनुमानन के लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिये 1251502 मी.ट. के संशोधित अनुमानित यातायात और टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमान में प्रदत्त प्रासंगिक दरों पर विचार करते हुए वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक कार्गो प्रहस्तन से अनुमानित आय की दोबारा परिगणना की गई है। संयोगवश, टीएमआईएलएल ने विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिये ऑन-बोर्ड उपकरण सहायता प्रदान करने से भी आय अनुमानित की है। टीएमआईएलएल का वर्तमान दरमान, फ्रंट एंड लोडरों और विभिन्न क्षमताओं वाले फोर्कलिफ्टों जैसे प्रहस्तन उपकरणों के लिए उपकरण सहायता प्रदान करने के लिये आय का अनुमान लगाया है और इस संबंध में गणनाएं प्रस्तुत की हैं। इसने विभिन्न प्रहस्तन उपकरणों के उपयोग के लिये और प्रहस्तन के लिये अनुमानित कार्गो की विभिन्न किस्मों के लिए विभिन्न पार्सल आकारों के लिए पालियों की विभिन्न संख्याओं का अनुमान किया है।

टीएमआईएलएल द्वारा की गई परिकल्पनाओं / अनुमानों पर, उपकरण सहायता प्रदान करने से उत्पन्न आय के अनुमानन पर भरोसा किया गया है।

इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक क्रमशः रु.2594.23 लाख, रु.2598.12 लाख और रु. 2600.31 लाख पर अनुमानित संशोधित कार्गो प्रहस्तन आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ख)

"अन्य आय"जैसी लागत विवरणी में दिखायह गई है, में भूखंड किराया आय और बर्थ सं.12 पर एचएमसी के उपयोग से आय शामिल हैं।

- (i) टीएमआईएलएल ने कथित वर्षों के लिए भूखंड किराया आय मालूम करने हेतु गणनाएं प्रस्तुत की हैं। जैसाकि गणनाओं से देखा गया है, अनुमान, कार्गो की प्रत्येक श्रेणी के लिये पार्सल आकार, प्रत्येक पार्सल आकार के लिये क्षेत्रफल आवश्यकता, पार्सलों की प्रत्याशित संख्या और प्रत्येक पार्सल के लिये भंडारण समय के बारे में टीएमआईएलएल की परिकल्पनाओं पर आधारित हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं और इसके द्वारा संबंध में की गई परिकल्पनाओं के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 125150 मी.ट. के संशोधित कार्गो यातायात को प्रतिबिम्बित करने के लिये भूखंड किराया आय के अनुमानों को संशोधित किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए संशोधित भूखंड किराया आय रु. 216.68 लाख परिगणित होती है।
- (ii) बर्थ सं.12 पर एचएमसी के उपयोग से टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित आय के संदर्भ से यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीएमआईएलएल ने, बर्थ सं.12 पर एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभार निर्धारित करने हेतु अक्टूबर 2008 में एक अलग प्रस्ताव दाखिल किया है। इस प्रकरण से संबंधित कार्यवाही से, जो इस आदेश के पिछले भाग में प्रदर्शित किया गया है, यह दिखाई देता है कि टीएमआईएलएल कथित दर लगाता आ रहा है।

जैसा कि गणनाओं से देखा गया है, टीएमआईएलएल द्वारा एचएमसी का उपयोग लौह अयस्क, स्टील-आयात, उर्वरक का कच्चा माल, चीनी और प्रोजेक्ट कार्गो जैसे कार्गो के संबंध में प्रस्तावित है। टीएमआईएलएल ने विभिन्न कार्गो के लिए प्रतिदिन उत्पादकता के विभिन्न स्तर परिकल्पित किये हैं और विभिन्न कार्गो के यातायात पर विचार करते हुए टीएमआईएलएल ने पालियों की संख्या निकाली है। टीएमआईएलएल द्वारा इसकी गणनाओं में की गई परिकल्पनाओं के आधार पर और रु. 125000/- प्रति पाली की दर पर विचार करते हुए, एचएमसी के उपयोग से अनुमानित आय, लौह अयस्क, स्टील आयात, उर्वरक कच्चा माल, चीनी और प्रोजेक्ट कार्गो के कार्गो यातायात के संशोधित अनुमान को प्रतिबिम्बित करने हेतु संशोधित किया गया है। एचएमसी के उपयोग से संशोधित आय वर्ष 2010-11 के लिए रु. 582.44 लाख परिगणित होती है।

एचएमसी के वास्तविक उपयोग पर आधारित बिलिंग की कठिनाइयों से बचने के लिये टीएमआईएलएल ने टन-संख्या (टनेज) आधार पर एचएमसी के उपयोग के लिये प्रभार लगाने की परिकल्पना की है हालांकि प्रचालक ने पाली आधार पर भी प्रभार लगाना प्रस्तावित किया है। उपयोगकर्ता के नजरिये से लादने / उतारने संबंधी प्रचालनों के लिये क्रेन को लगाये जाने की अवधि का हो सकता है, अधिक महत्व न हो। उपयोगकर्ता के लिये प्रशुल्क व्यवहार्य आउटपुट अर्थात् प्रहस्तित कार्गो से परस्पर संबंधित होना चाहिये। इस प्रकार, पाली आधार की बजाय टनेज आधार पर प्रशुल्क प्रदान करना अधिक उपयुक्त होगा। परिशोधित परिकल्पनाओं के परिणामस्वरूप बर्थ सं.12 पर एचएमसी के उपयोग के लिये रु. 24/- प्रति मी.ट. की दर परिकल्पित होती है। इस पर, इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में चर्चा की गई है। चूंकि टनेज आधार पर, टीएमआईएलएल पर एचएमसी के उपयोग के लिये अनुमोदित दर वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिये लागू होगी, एचएमसी के उपयोग से वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिये आय रु. 24/- प्रति मी.ट. पर, संशोधित यातायात अनुमानों पर अनुमानित है। इस तरह से परिगणित आय वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 में से प्रत्येक के लिए रु. 245.31 लाख परिगणित होती है।

- (xiv) वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिये सभी व्यय अनुमानों के बारे में टीएमआईएलएल ने इस आधार पर 8.60% के वृद्धि अवयव पर विचार किया है कि जनवरी 2010 में वर्षानुवर्ष मुद्रास्फीति, वित्त मंत्रालय, भारत सरकार की वर्ष 2009-10 की वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार लगभग 8.60% थी। टीएमआईएलएल ने आगे यह दावा किया है कि वर्ष 2010-11 में निपटाये जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिये इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित 3.76% का वृद्धि अवयव महसूस की गई वास्तविक लागत वृद्धि की तुलना में बहुत कम है।

लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि पर संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार विचार किया गया है। सं.प्रशु.मा. में अपेक्षा की गई है कि महापत्तों और टर्मिनल प्रचालकों के व्यय-प्रोजेक्शन, भारत

सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिये थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्य उतार-चढ़ाव के लिये समायोजित यातायात के अनुरूप होंगी। यह नोट किया जाना है कि वर्ष 2010-11 में निर्णित महापत्तन न्यासी और निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क मामलों में 3.76% के वृद्धि अवयव को लगाकर व्यय-अनुमानों में (आवश्यक) फेरबदल किया गया है। इसलिये, अन्य मामलों के बारे में अब तक अनुसरित प्रक्रिया से केवल टीएमआईएलएल के मामले में अलग जाना, हो सकता है, संभव न हो। इसलिये, विभिन्न पिछले वर्षों को आधार लेते हुए, 3.76% वार्षिक का वृद्धि अवयव लागू करते हुए टीएमआईएलएल का व्यय प्रोजेक्शन बदला गया है।

(xv) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत में "स्टीवेडरिंग व्यय" और "उपकरणों के प्रचालन के लिये श्रम लागत" समाहित है।

(क) वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के लिए स्टीवेडरिंग खर्चों के अनुमानों का आकलन करने के लिये टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के दौरान व्यय किये रु. 414/- लाख के वास्तविकों पर 8.60% वार्षिक का वृद्धि अवयव लागू किया है। टीएमआईएलएल ने स्टीवेडरिंग गतिविधि को आउटसोर्स किया है। वर्ष 2009-10 के लिये टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत ठेके की प्रति रु. 414 लाख की राशि दर्शाती है, किन्तु प्रति टन दर नहीं बताती। यह वर्ष 2009-10 के लिये यातायात की मात्रा भी नहीं दर्शाती। यहां पर यह याद करना उचित होगा कि अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के समय, जैसा उस समय टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित किया गया था, टीएमआईएलएल द्वारा समुचित समय पर प्रस्तुत अनुबंध की प्रति के आधार पर रु. 38/- प्रति मी.ट. की दर पर इस मद के व्यय पर विचार किया गया था। 1209077 मी.ट. के वास्तविक यातायात के लिये रु. 414 लाख के वास्तविक स्टीवेडरिंग व्यय को ध्यान में लेते हुए दर रु. 36.47 प्रतिमी.ट. परिगणित होती है। वर्ष 2010-11 और 2012-13 के लिये प्रतिटन दर परिकलित करने के लिये इस दर को आधार लिया गया है और उसमें 3.76% वार्षिक की वृद्धि की गई है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिये स्टीवेडरिंग गतिविधि की लागत का अनुमान क्रमशः रु. 444.64 लाख, रु. 461.36 लाख और रु. 478.70 लाख माना गया है।

(ख) अन्य तत्व, उपकरण के प्रचालन के लिये श्रम लागत है। इस लागत में लोडर्स और फोर्कलिफ्ट्स प्रचालन के लिये प्रचालकों की लागत और ट्रेलर ड्राइवर्स और हैल्परों की लागत शामिल है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के दौरान रु. 88.40 लाख के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिये यह लागत क्रमशः रु. 92.17 लाख, रु. 100.10 लाख और रु. 108.71 लाख अनुमानित की है। वर्ष 2010-11 के लिये अनुमान को, कथित दोनों खर्चों के बारे में अनुबंध की प्रतियों का समर्थन प्राप्त है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बताया गया है, यह लागत लोडर्स और फोर्कलिफ्ट्स प्रचालन के लिये 11 प्रचालकों की तथा 21 ट्रेलर ड्राइवर्स और 21 क्लीनरों की है। वर्ष 2010-11 के लिये प्रयोज्य दरों को आधार माना गया है और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिये श्रम लागत निकालने के लिये इसमें 3.76% वार्षिक से वृद्धि की गई है जबकि टीएमआईएलएल ने 8.60% के वृद्धि अवयव पर विचार किया है।

(xvi) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्ष के लिये उपकरणों के अनुरक्षण के लिये श्रम-लागत क्रमशः रु. 15.76 लाख, रु. 17.12 लाख और रु. 18.59 लाख अनुमानित की है जबकि वर्ष 2009-10 की वास्तविक लागत रु. 13.18 लाख थी। जैसाकि टीएमआईएलएल ने बताया है यह लागत 12 श्रमिकों के लिये है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 के लिये लागू रु. 15.76 लाख के व्यय के संदर्भ में अनुबंध की प्रति प्रस्तुत की है। इसे आधार माना गया है और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 की श्रम लागत निकालने के लिये इसमें 3.76% वार्षिक की दर से वृद्धि की गई है।

(xvii) उपकरण प्रचालन लागत, लोडर्स ट्रेलर्स, फोर्कलिफ्ट्स, हार्बर मोबाइल क्रेन जैसे बल्क प्रहस्तन उपकरणों के संबंध में मरम्मत और अनुरक्षण लागत और उपकरण पंजीकरण लागत तथा तेल एवं लुब्रीकेंट लागत को मिलाकर होती है।

(क) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से यह दिखाई देता है कि लोडर्स का उपयोग लौह अयस्क, चूना पत्थर, कच्ची चीनी, सीमेंट क्लिंकर आदि बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में ही उपयोग किया जाता है। लोडर्स के संबंध में वर्ष 2010-11 के लिये आइल एवं लुब्रीकेंट लागत निकालने के लिए टीएमआईएलएल ने लोडर्स के बारे में वर्ष 2009-10 की आइल एवं लुब्रीकेंट की वास्तविक लागत को आधार लिया है और वर्ष 2010-11 के यातायात के लिये इसे समानुपातिक रूप से समायोजित किया और उस 8.60% का वृद्धि अवयव लगाया। ऑइल एंड लुब्रीकेंट्स की खपत और लागत से संबंधित किसी भी ब्योरे के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा

अपनायी गई कार्यविधि पर विश्वास किया जाता है और तदनुसार संशोधित यातायात के लिये, वृद्धिकारी अवयव को 3.76% पर सीमित करने की शर्त पर, विचार किया जाता है।

- (ख) इसी प्रकार, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से, यह देखा गया है कि ट्रेलरों और फोर्कलिफ्टों का उपयोग स्टील, लकड़ी के लट्ठे और प्रोजेक्ट कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में उपयोग किया जाता है। ट्रेलरों और फोर्कलिफ्टों के संबंध में वर्ष 2010-11 की ऑइल एंड लुब्रीकैंट लागत निकालने के लिये टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 की ट्रेलरों और फोर्कलिफ्टों के संबंध में वास्तविक ऑइल एंड लुब्रीकैंट लागत को आधार माना है और उसे वर्ष 2010-11 के यातायात के अनुसार समानुपातिक समायोजित किया है और उस पर 8.60% की वृद्धिकारी अवयव लगाया है। ऑइल एंड लुब्रीकैंट्स की खपत और लागत के बारे में किसी भी ब्यौरे के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा अपनायी गई पद्धति पर भरोसा किया गया है, और तदनुसार, वृद्धिकारी अवयव को 3.76% पर सीमित करने की शर्त पर, संशोधित यातायात के लिये लागत पर विचार किया गया है।
- (ग) एचएमसी के संबंध में वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के लिये ऑइल एंड लुब्रीकैंट्स की लागत निर्धारित करने हेतु टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तव में खर्च की गई ऑइल एंड लुब्रीकैंट लागत को वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तव में प्रचलित पालियों की संख्या से संबद्ध किया और फिर इस लागत को वर्ष 2010-11 और वर्ष 2012-13 के दौरान अनुमानित रूप से प्रचलित की जाने वाली पालियों की कुल संख्या के समानुपात से समायोजित किया और उस पर 8.6% का वृद्धिकारी अवयव लागू किया। टीएमआईएलएल द्वारा अपनायी गई कार्य पद्धति पर विश्वास किया जाता है और तदनुसार संशोधित यातायात के लिये उचित पालियों की संशोधित संख्या पर, वृद्धिकारी अवयव को 3.76% तक सीमित रखने की शर्त पर विचार किया जाता है।
- (घ) टीएमआईएलएल ने पत्तन परमिट एवं सड़क कर की मद में वर्ष 2009-10 के दौरान रु.7.60 लाख का वास्तविक भुगतान किया है। टीएमआईएलएल ने पत्तन परमिट और सड़क कर के भुगतान के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत कर दिया है। वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिये, किसी वृद्धि के बिना रु.7.06 लाख की राशि पर विचार किया जाता है।

- (xviii) इस प्राधिकरण ने हाल ही में, नवंबर 2010 में केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाया है। संशोधित कार्गो संबंधी प्रभार मार्च 2011 के उत्तरार्ध से केओपीटी में प्रभाव में आया है। जैसाकि पहले बताया गया है, लाइसेंस एग्रीमेंट की धारा 4.1 (ए) के साथ पठित धारा 5.1 (ए) के अनुसार टीएमआईएलएल को केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों राजस्व-भाग का भुगतान करना है। टीएमआईएलएल द्वारा, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिये प्रस्तुत राजस्व-भाग भुगतान की परिगणना, लादना (चढ़ाना) / उतारना / पुनः ढेर लगाना इत्यादि जैसे केओपीटी के संशोधित कार्गो संबंधी प्रभारों पर राजस्व-भाग और इनके साथ-साथ संशोधित कार्गो के अनुसार यातायात को प्रतिबिम्बित कर सके। हमारे प्रश्न के जवाब में टीएमआईएलएल ने बताया कि इसने, दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राजस्व भाग के स्तर पर, इसके द्वारा केओपीटी को देय राजस्व-भाग का अनुमान लगा लिया है। किन्तु टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दिखाती हैं कि राजस्व-भाग वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिये 10.565% पर और वर्ष 2012-13 के लिये 10.585% पर परिकलित किया गया है। अनुमानित राजस्व भाग वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिये 8.126% पर परिशुद्ध किया गया है।

नोटिस किया गया है कि टीएमआईएलएल ने अपने अलग प्रस्ताव में भूखंड किरायों से राजस्व-भाग निर्धारित करने के प्रयोजन से भूखंड किरायों के लिये उसके दरमान में प्रदत्त दर पर तथा एचएमसी के उपयोग के लिये इसके द्वारा प्रस्तावित रु.125000/- प्रतिपाली की दर पर विचार किया है। चूंकि यह लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है, हमने केओपीटी स्थित एचडीसी के लिये हाल ही में अधिसूचित दरों के आधार पर भूखंड किरायों पर राजस्व-भाग की स्वीकार्य राशि परिकलित कर ली है। टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग से आय के लिये राजस्व-भाग के संबंध में, केओपीटी के दरमान में हाल ही में अनुमोदित रु.52/- प्रति मी.ट. की दर और संशोधित कार्गो को, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिये ध्यान में लिया गया है। वर्ष 2010-11 के लिये एचएमसी के उपयोग के लिये किसी राजस्व-भाग पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि केओपीटी के पूर्व-संशोधित दरमान में कथित सेवा के लिये कोई दर प्रचलित नहीं थी।

टीएमआईएलएल ने अपने परिकलन में लौह अयस्क के मामले में ऑन-बोर्ड उपकरण सहायता के लिये, इसके दरमान में प्रदत्त दर पर राजस्व-भाग पर विचार किया है। चूंकि यह नजरिया लाइ.एग्री. के प्रावधान के अनुरूप नहीं है, हमने राजस्व-भाग के परिकलन में इस अवयव पर विचार नहीं किया है। संयोगवश, रायट्टी / राजस्व भाग की अपनी गणना में टीएमआईएलएल ने ऑनबोर्ड सुपरविजन प्रभारों का अवयव

शामिल किया है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि केओपीटी के दरमान में "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" के लिये दरें प्रदान नहीं की गई हैं। चूंकि टीएमआईएलएल को सभी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभारों केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार पर राजस्व-भाग का भुगतान करना है। इसने ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभारों पर राजस्व-भाग लागू होने से इंकार किया है। किन्तु, केओपीटी टीएमआईएलएल से उसी का दावा करता है। टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि यह मामला माध्यस्थान समाधान (अदालती निर्णय) के लिए जा चुका है। इस पृष्ठ भूमि में इसने अपने परिकलनों में ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभारों पर विचार करते हुए राजस्व-भाग की गणना / परिकलन किया है।

केओपीटी का मानना है कि लाइसेंस एग्रीमेंट (अनुच्छेद 5.1(ए)) के अनुसार टीएमआईएलएल का यह दायित्व है कि वह लाइसेंस धारी द्वारा अर्जित वास्तविक भुगतान करे। तदनुसार, बर्थ सं.12 पर कार्गो प्रहस्तन के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा संचालित गतिविधि से अर्जित समस्त आय टीएमआईएलएल द्वारा देय रायज्टी के परिकलन के प्रयोजन से विचार की जाती है। चूंकि टीएमआईएलएल के दरमान में "ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार" के लिये दर शामिल है, ऐसी सेवाओं से टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित आय, रायज्टी / राजस्व-भाग के निर्धारण के प्रयोजन से, टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व का भाग बनेगी।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि अक्टूबर 2007 के अपने प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने, केओपीटी के तब प्रचलित दरमान के अनुसार कार्गो संबंधी प्रभारों पर राजस्व-भाग पर विचार किया है। राजस्व भाग के संबंध में अक्टूबर 2007 के आदेश में अपनाये गए नजरिये के अनुरूप, राजस्व भाग का परिकलन, इस विश्लेषण के प्रयोजन से केओपीटी के दरमान में प्रदत्त कार्गो संबंधी प्रभारों पर किया गया है।

अत्यधिक सावधानीपूर्वक उल्लेख किया गया है कि इस कवायद में विचार किये गए राजस्व भाग आंकड़े केवल प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से हैं और उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भित भुगतान पर टीएमआईएलएल और केओपीटी के बीच विचार के निपटारे के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

(xix) उपकरण किराया प्रभार, चूना पत्थर एवं चीनी / सीमेंट के यातायात के प्रहस्तन हेतु छोटे लोडरों के किराये / को किराये पर लेने के लिये है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत अनुबंध की प्रति, जून 2010 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिये लागू रु. 6000/- प्रतिपाली किराया प्रभार दिखाता है, टीएमआईएलएल ने कथित व्यय का अनुमान, अनुबंधित दर पर विचार करके और उन पालियों की संख्या पर विचार करके, लगाया है जितनी पालियों में लोडर को चूना पत्थर और चीनी / सीमेंट प्रहस्तन के लिए लगाया जाएगा। पालियों की संख्या के बारे में टीएमआईएलएल का अनुमान संशोधित कार्गो यातायात को प्रदर्शित करने के लिये संशोधित किया गया है। चूंकि अनुबंध वर्ष 2011-12 तक के लिये वैध है, वर्ष 2011-12 को आधार मानते हुए वर्ष 2012-13 के लिये वृद्धि अवयव 3.76% माना गया है।

(xx) लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी द्वारा 14000 वर्गमीटर के हार्ड स्टैंड लैंड के आरंभिक आबंटन और 54000 वर्गमीटर तथा 9000 वर्गमीटर के भूमि क्षेत्रफल के अनुवर्ती आबंटन के लिये किये गये दावे के आधार पर टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के लिए पट्टेदारी किराया क्रमशः रु. 229.38 लाख, रु. 238.01 लाख और रु. 247.06 लाख अनुमानित किया है। लाइसेंस एग्रीमेंट में यह व्यवस्था है कि लाइसेंस शुल्क पिछले वर्ष में देय लाइसेंस शुल्क अथवा प्रचलित अनुसूचित लाइसेंस शुल्क इनमें से जो भी अधिक हो, पर प्रत्येक वर्ष 5% की दर बढ़ाई जाएगी। टीएमआईएलएल ने सूचित किया है कि इसके अनुमान केओपीटी ने हालिया समेत केओपीटी की संपदा की किराया अनुसूची के संशोधन के लिये इसके द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित पट्टेदारी किराये के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा देय मासिक किराये के लिए गणनाएं भी प्रस्तुत की हैं। इस प्राधिकरण ने हाल ही में, जनवरी 2011 में हालिया और कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) में इसकी किराया अनुसूची के संशोधन के लिये केओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव निपटारा है। संशोधित किराया अनुसूची केओपीटी में मार्च 2011 के उत्तरार्ध से लागू हो गई है। वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिये पट्टेदारी किराये, एचडीसी, केओपीटी स्थित भूमि / भूखंडों के लिये अनुमोदित किराये की संशोधित अनुसूची में प्रदत्त दरों के आधार पर परिकलित किये गये हैं।

(xxi) टीएमआईएलएल ने, इसके द्वारा वर्ष 2009-10 में खर्च किए गए बीमा खर्चों के बारे में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं। दस्तावेजों से यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल की बीमा पालिसियां स्टीवेडोर गतिविधि, एचएमसी, बर्थ, क्रेनों, गोदामों में रखी सामग्री, फोकलिफ्ट्स, ट्रेलर्स, अन्य वाहन इत्यादि को कवर करने के लिये हैं।

वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिये बीमा (व्यय) का अनुमान लगाते समय टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के लिये वास्तविकों को बरकरार रखा है। इस बीमा राशि के अतिरिक्त टीएमआईएलएल ने

कथित वर्षों में परिसम्पत्तियों में प्रस्तावित अभिवृद्धियों पर 1% का बीमा अनुमानित किया है। टीएमआईएलएल द्वारा अपनाए गए नज़रिए पर, पूंजीगत परिसंपत्तियों में अभिवृद्धियों के आस्थगन पर अमल करने के लिए फेरबदल / परिशोधन करने की शर्त पर विचार किया गया है जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में स्पष्ट किया गया है।

- (xxii) अन्य खर्चों के अनुमान बांधने, सुरक्षित करने और डन्नेजिंग (एलएसडी) रस्सी खोलना, स्टिकर, प्रेषण(डिस्पैच) संबंधी सेवाएं, अन्तरापत्तन परिवहन सर्वेक्षण, क्लीयरिंग एवं फार्वर्डिंग व्यय और विविध व्यय से संबंधित हैं। इनमें से प्रत्येक शब्द पर नीचे चर्चा की गई है :-

(क) बांधना / सुरक्षित रखना / डन्नेजिंग (एलएसडी) / रस्सी खोलना

जैसाकि प्रस्तुत किये गए अनुबंध की प्रति से दिखाई देता है, टीएमआईएलएल ने इस गतिविधि को आउटसोर्स किया था। ऐसा मालूम पड़ता है कि यह गतिविधि रु.85/-प्रतिमी.ट. की दर पर (सामग्री की आपूर्ति करने के लिए और; श्रमिकों की आपूर्ति के लिये रु.15/- प्रतिमी.ट. की दर पर टाटा स्टील कार्गो के अनुमानित यातायात के लिये आउटसोर्स की गई थी। अनुबंध 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2012 तक की अवधि के लिये है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 के लिये रु.100/-प्रतिमी.ट. की दर पर विचार किया है और अनुवर्ती वर्षों के लिये उसे 8.60% वार्षिक की दर से बढ़ाया है। चूंकि अनुबंध वर्ष 2011-12 तक ही वैध है, रु.100/- प्रतिमी.ट. की दर वर्ष 2011-12 के लिये भी बरकरार रखी गई है। वर्ष 2012-13 के लिये 3.76% के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया गया है।

एक और मद, जिसके लिये प्रचालक द्वारा अनुमान किया गया है, स्टील कार्गो और प्रोजेक्ट कार्गो के बारे में रस्सा खोलने वाली सेवा की मद में व्यय है। यह सेवा भी रु.15/-प्रतिटन पर 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2012 तक की अवधि के लिए आउटसोर्स की गई है। टीएमआईएलएल ने रु.15/- प्रतिमी.ट. की दर पर वर्ष 2010-11 के लिये विचार किया है और अनुवर्ती वर्षों के लिये उसमें 8.60% वार्षिक की दर से वृद्धि की है। चूंकि अनुबंध वर्ष 2011-12 तक के लिए ही वैध है, रु.15/- की दर वर्ष 2011-12 के लिये भी बरकरार रखी जाती है, वर्ष 2012-13 के लिए 3.76% के वृद्धि अवयव पर विचार किया जा रहा है।

(ख) स्टिकर, टैग लिखना और रंग बिरंगी कोड सेवा

कथित व्यय के समर्थन में टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ रु.184902/- की राशि के बदले विविध निर्यात संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए एक अनुबंध है। टीएमआईएलएल ने कहा है कि यह अनुबंध केवल स्टील कार्गो के संबंध में काम करने के प्रयोजन से 14 व्यक्तियों के आउटसोर्स पूल को काम पर लगाने के लिये है निर्यात की कम मात्रा को देखते हुए इसने अपने लागत-पूर्वानुमानों में बर्थ सं.12 को आबंटित किए जाने के लिए 7 व्यक्तियों की ही लागत पर विचार किया है। वर्ष 2010-11 के लिये रु.13207/- प्रति व्यक्ति की लागत को आधार लिया गया है और (बाद में, उसमें) 3.76% वार्षिक की दर से वृद्धि की गई है। व्यक्तियों की संख्या, सभी विचाराधीन वर्षों के लिये, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित है, 7 ही रखी गई है।

(ग) प्रेषण (डिस्पैच) संबंधी सेवाएं

चूना पत्थर के प्रहस्तन के लिये प्रेषण संबंधी सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा बाहर से ली गई हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई अनुबंध की प्रति, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक की अवधि के लिये लागू की जाने वाली दर रु.13/- प्रतिमी.ट. के लिये है। किन्तु, टीएमआईएलएल ने अपनी गणनाओं में 8.60% की वृद्धि पर विचार किया है। चूंकि अनुबंध की वैधता पूरी प्रशुल्क वैधता चक्र के लिये है रु.13/-प्रतिमी.ट. की दर पर, कोई वृद्धिकारी अवयव लागू किए बिना, समान रूप से विचार किया गया है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 के लिए इस खर्च का अनुमान नहीं लगाया है। हमने कथित व्यय का वर्ष 2010-11 के लिए भी अनुमान लगाया है।

(घ) अन्तरापत्तन परिवहन

अन्तरापत्तन परिवहन के अनुमानन के लिये टीएमआईएलएल द्वारा विचार की गई कार्गो वस्तुएं चूना पत्थर, स्टील और लौह अयस्क हैं। गणनाओं से यह देखा गया है कि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 के लिये चूना पत्थर के मामले में रु.35/-प्रतिमी.ट. स्टील के मामले में रु.45/- प्रति मी.ट. और लौह अयस्क के मामले में रु.26/- प्रतिमी.ट. की दर पर विचार किया है। टीएमआईएलएल द्वारा विचार की गई दरों को दस्तावेजी साक्ष्यों का समर्थन प्राप्त है। चूना

पत्थर के मामले में अनुबंध वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक की अवधि के लिये है जबकि स्टील के लिये यह वर्ष 2010-11 से वर्ष 2011-12 और लौह अयस्क के मामले में यह केवल वर्ष 2010-11 के लिये ही है। किन्तु टीएमआईएलएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिये सभी दरों के संबंध में 8.6% के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया है। चूंकि अनुबंध की वैधता पूरे प्रशुल्क वैधता चक्र के लिये है, चूना पत्थर के मामले में रु.35/- प्रतिमी.ट. की दर पर बिना किसी वृद्धिकारी अवयव के विचाराधीन सभी वर्षों के लिये, समान रूप से विचार किया गया है। स्टील के लिये रु.45/- प्रति मी.ट. की दर पर वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिये विचार किया गया है और वर्ष 2012-13 के लिये 3.76% के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया गया है। लौह अयस्क के लिये वर्ष 2010-11 के लिए रु.26/- प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए उस पर 3.76% वार्षिक के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया गया है।

(ड) सर्वेक्षण व्यय

अन्य खर्चों में चूना पत्थर, स्टील तथा लौह अयस्क के सर्वेक्षण व्यय शामिल हैं। अनुमानन के प्रयोजन से टीएमआईएलएल द्वारा विचार किए गए सर्वेक्षण व्ययों की दरें प्रत्येक कार्गो के लिए अलग / भिन्न हैं। टीएमआईएलएल ने चूना पत्थर के लिये रु.2.62 प्रति मी.ट., टाटा स्टील कार्गो के लिये रु.12.24 प्रति मी.ट. की दर हेतु दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं। ये दरें वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिये लागू हैं। अन्य स्टील (रु.2.33 प्रति मी.ट.) और लौह अयस्क (रु.0.85 प्रति मी.ट.) के संबंध में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए गये हैं। यह मानते हुए कि अन्य स्टील और लौह अयस्क के लिये सर्वेक्षण व्यय का अनुबंध वर्ष 2011-12 तक के लिए वैध होगा, वर्ष 2010-11 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा जिन दरों पर विचार किया गया है, वे दरें वर्ष 2011-12 के लिये भी वैध होंगी। यह दर दो प्रशुल्क मदों के संदर्भ से वास्तविकों के सत्यापन के अधीन है। वर्ष 2012-13 के लिये 3.76% के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया गया है।

(च) क्लीयरिंग एवं फार्वर्डिंग खर्च :-

केओपीटी ने क्लीयरिंग एंड फार्वर्डिंग सेवा की मद में इस प्रशुल्क मद पर आपति व्यक्त की है। इस मुद्दे को, अक्टूबर 2007 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के समय टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर पहले ही निपटा दिया है।

वर्ष 2010-11 के लिये इस व्यय के अनुमानन के लिये टीएमआईएलएल ने रु.4.25 प्रति मी.ट. की दर पर विचार किया है जो दस्तावेजी साक्ष्यों द्वारा समर्थित है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिये क्लीयरिंग एवं फार्वर्डिंग व्यय का अनुमान लगाने के लिए विभिन्न पिछले वर्षों को आधार लेते हुए रु.4.25 प्रति मी.ट. की दर को 3.76% की दर से बढ़ाया गया है।

(छ) विविध प्रचालनीय खर्च :-

विविध प्रचालनीय अनुमानित खर्चों के बारे में जो स्लिंग्स एंड गियर लागत, स्टैपिंग, अन्य विविध लागत, सिविल अनुरक्षण लागत की प्रकृति के हैं, वर्ष 2009-10 के वास्तविकों को आधार मानते हुए, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए 3.76% वार्षिक के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया गया है।

इसके साथ-साथ, टीएमआईएलएल ने, साइडिंग स्थल पर स्टील कार्गो के उतारने की मद में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान क्रमशः रु. 12 लाख और रु. 52 लाख के व्यय का अनुमान किया है। अनुमानित व्यय टीएमआईएलएल द्वारा रेल की ओर जाने वाले स्टील कार्गो के प्रति मी.ट. पर रु. 89/- प्रति मी.टन पर परिकलित किया गया है और वर्ष 2012-13 के लिए इसने 8.60% के वृद्धिकारी अवयव पर विचार किया है। टीएमआईएलएल ने व्यय का औचित्य सिद्ध करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं। लागू होने वाले वृद्धिकारी अवयव को प्रतिबिम्बित करने के लिए अनुमानित व्यय पर विचार किया गया है और उसे परिशोधित किया गया है।

टीएमआईएलएल ने लौह अयस्क का ढेर लगाने की मद में वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के दौरान व्यय किया गया। क्रमशः लगभग रु. 65 लाख, रु. 71 लाख और रु. 54 लाख के खर्च पर व्यय के कथित शीर्ष के अन्तर्गत विचार किया है। व्यय के समर्थन में टीआईएलएल द्वारा अनुमानित खर्च लौह अयस्क कार्गो के प्रति मी.ट. पर रु. 12/- की दर से परिकलित

किया गया है और वर्ष 2012-13 के लिए इसने 8.60% का वृद्धिकारी अवयव लागू किया है । 3.76% वार्षिक का वृद्धिकारी अवयव लागू करके अनुमान में फेर-बदल (संशोधन) किया गया है ।

- (xxiii) टीएमआईएलएल ने प्रचालन लागत की किसी भी में दक्षता लाभ का दावा नहीं किया है । अतः टीएमआईएलएल के प्रचलित प्रशुल्क संशोधन में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए प्रचालन लागत के अनुमान में किसी दक्षता लाभ पर विचार नहीं किया गया है ।
- (xxiii) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय में मुख्य रूप से वेतन और मजदूरी, कानूनी प्रभार, विद्युत, विद्युत खर्च लागत और कार्यालय से संबंधित अन्य खर्च शामिल होते हैं । टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के वास्तविकों को आधार माना है और अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए कथित व्यय मालूम करने के लिए उस पर 8.60% का वृद्धिकारी अवयव लागू किया है । 3.76% वार्षिक का वृद्धिकारी अवयव लागू करके अनुमान में फेर-बदल (संशोधन) किया गया है ।
- (xxiv) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2009-10 के वास्तविकों को आधार माना है और अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए कथित व्यय मालूम करने के लिए उस पर 8.60% का वृद्धिकारी अवयव लागू किया है । 3.76% वार्षिक का वृद्धिकारी अवयव लागू करके अनुमान में फेर-बदल (संशोधन) किया गया है ।
- (xxv) वित्त एवं विविध आय में छूट प्राप्त (डिस्काउन्टेड) अंतिम मूल्य (टर्मिनल वैल्यू) आता है । लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को देय टर्मिनल वैल्यू रु . 2.30 करोड़ है । यह मानते हुए कि भुगतान 30 वर्ष के लिए देय होगा वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए वर्गीकृत वर्तमान मूल्य, 12.75% का छूट अवयव लागू करके मालूम किया गया है । शुद्ध वर्तमान मूल्य मालूम करने के लिए रु . 12.75% की छूट दर प्रचलित पीएलआर को ध्यान में रखकर चुनी गई है ।
- (xxvi) वित्तीय एवं विविध व्यय में भविष्य निधि में किया जाने वाला अंशदान आता है । टीएमआईएल ने वर्ष 2009-10 के वास्तविक अंशदान को आधार मान लिया है और अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए कथित व्यय मालूम करने के लिए उस पर 5.40% का वृद्धिकारी अवयव लागू किया है । 3.76% वार्षिक का वृद्धिकारी अवयव लागू करके अनुमानों में फेरबदल किया गया है ।
- (xxvii) शुद्ध अचल परिसंपत्ति और कार्यकारी पूंजी मिलाकर बनी नियोजित पूंजी निम्नलिखित पैराग्राफों में विश्लेषण किया गया है:-

(क) अचल परिसंपत्तियाँ

(i) वर्ष 2010-11

टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित मदों में रु . 3.91 करोड़ की अभिवृद्धियाँ प्रस्तावित की हैं :-

क्र.सं.	ब्यौरा	रु .लाखों में
1.	रेल साइडिंग	300.00
2.	2 पे - लोडर्स (बकेट साइज़ 4 सीबीएम)	91.34
	कुल	391.34

रेलवे साइडिंग के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने बताया है कि निवेश पिछले निवेश चक्र में प्रस्तावित किया गया था, किन्तु रेलवे संपर्क के प्रावधान में विलंब के कारण इसे आस्थगित कर दिया गया है । इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में टीएमआईएल ने बताया है कि उसने अगले कुछ वर्षों में व्यय की योजना बनायी है । इस संबंध में यह याद रखा जाये कि अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के पिछले संशोधन के समय इसने वर्ष 2008-09 और वर्ष 2009-10 के दौरान क्रमशः रु . 266 लाख और रु . 42 लाख का निवेश प्रस्तावित किया था । रेलवे साइडिंग के प्रावधान के पीछे मनशा रेलवे रेकों की त्वरित आवाजाही थी ताकि कार्गो माल दुलाई बढ़ाई जा सके और रेल से जाने वाले बहुविध कार्गो का प्रहस्तन किया जा सके । 54000 वर्ग मीटर भूमि का आबंटन कथित रूप से रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए था । प्रस्तावित निवेश के समय पर हमें केओपीटी के विचारों का कोई लाभ नहीं है । चूंकि

टीएमआईएलएल ने बताया है कि अगले कुछ वर्षों में निवेश की योजना की गई है कि रु. 300 लाख के प्रस्तावित निवेश को वर्ष 2012-13 तक धकेला जाता है।

टीएमआईएलएल ने बताया है कि पे-लोडरों के संबंध में अभिवृद्धियाँ वर्तमान पे-लोडरों का कोई खाता मूल्य (डब्ल्यूडीवी) नहीं है।

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2011-12 में बर्थ सं. 12 पर नियुक्त किये जाने के लिए प्रस्तावित एक पे-लोडर के खाता मूल्य (डब्ल्यूडीवी) के लिए गणनाएं प्रस्तुत की हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से ऐसा लगता है कि टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 पर 2 पुराने पे-लोडर लगाने की परिकल्पना की है जिनका मूल्य, अगस्त 2005 के अनुसार रु. 62.49 लाख प्रत्येक है। कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार 4.75% की मूल्यहास दर पर विचार करते हुए, 1 अप्रैल 2011 को एक पे-लोडर की डब्ल्यूडीवी / खाता मूल्य रु. 45.67 लाख परिगणित होता है। इस प्रकार 2 पे-लोडरों का खाता मूल्य (डब्ल्यूडीवी) रु. 91.34 लाख परिगणित होता है। चूंकि 2010-11 के लिए आगे बढ़ाया / धकेला जाता है।

(ii) वर्ष 2011-12

निम्नलिखित मदों के लिए टीएमआईएलएल ने रु. 2.30 करोड़ की अभिवृद्धियाँ प्रस्तावित की हैं :-

क्र.सं.	व्योरा	रु.लाखों में
1.	बर्थ सं. 12 पर कार्यालय का निर्माण	30.00
2.	ढका हुआ शैड	200.00
	कुल योग	230.00

कार्यालय के निर्माण के संबंध में टीएमआईएलएल ने बताया है कि इसकी योजना एक कंटेनर में 2002 में निर्मित इसके वर्तमान कार्यालय की जगह एक स्थायी भवन निर्माण करने की है। अनुमान के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं लगाया गया है। चूंकि निवेश किसी संगठन की बुनियादी आवश्यकता से संबंधित है, प्रस्तावित अनुमान पर मरोसा किया जाता है और उस पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

टीएमआईएलएल ने बताया है कि ढके हुए शैड के निर्माण के लिए निवेश पिछले प्रशुल्क चक्र में प्रस्तावित था, किन्तु रेलवे संपर्क के प्रावधान में देरी के कारण इसे आस्थगित कर दिया गया है। यह याद रहे कि अक्टूबर 2007 में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के समय इसने ढके हुए शैड के निर्माण के लिए वर्ष 2007-08 में रु. 244 लाख का निवेश प्रस्तावित किया था किन्तु टीएमआईएलएल ने, जैसा इसने प्रस्तावित किया था, वह निवेश नहीं किया है। यह पिछले वर्ष के वास्तविकों से देखा जा सकता है। इस स्थिति की केओपीटी द्वारा पुष्टि की गई है।

प्रस्तावित निवेश टीएमआईएलएल को आबंटित 54000 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल में रेल वे साइडिंग के लिए निवेश वर्ष 2012-13 के लिए आगे बढ़ा दिया गया है, ढके हुए शैड के लिए प्रस्तावित निवेश, जो भूमि के 54000 वर्ग मी. क्षेत्रफल के लिए भी परिकल्पित है, भी वर्ष 2012-13 के लिए आगे बढ़ाया जाता है।

(iii) वर्ष 2012-13 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा कोई अभिवृद्धि प्रस्तावित नहीं है।

(ख) कार्यकारी पूंजी

(i) टीएमआईएलएल ने विविध देनदारों की कार्यकारी पूंजी के अपने अनुमान का हिस्सा नहीं माना है।

(ii) टीएमआईएलएल ने, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का 50% उन्हीं वर्षों के लिए इन्वेंटरी माना गया है। टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि यह 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 में दी गई व्यवस्था के अनुरूप है। अनुमानित इन्वेंटरी मरम्मत और अनुरक्षण लागत में किए गए परिवर्तन के साथ गिनी गई है, जैसाकि पहले चर्चा की गई थी।

(iii) नकद जमा शेष का परिकलन, उपरिव्ययों समेत एक माह के प्रचालन व्ययों पर किया गया है।

(iv) टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह टीएमआईएलएल द्वारा पट्टे पर ली गई भूमि के लिए केओपीटी को भुगतान की गई जमानत राशि को वर्तमान परिसंपत्ति की एक मद माने। टीएमआईएलएल ने बताया है कि बर्थ सं. 12 के लिए लाइसेंस के एक भाग के रूप में और प्रचालन चलाने के लिए गए भूखंडों के भाग के रूप में टीएमआईएलएल को लाइसेंस एग्रीमेंट/भूखंड आबंटन शर्तों के रूप में, जमानत राशि के रूप में पूंजी राशि का निवेश करने की आवश्यकता है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों में शामिल करने के लिए रु. 155.75 लाख जमानत राशि का दावा किया है। रु. 155.75 लाख की राशि कैसे आयी, इसके लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत विवरणों से देखा गया है, इसने रु. 141.92 लाख इसे आबंटित भूमि की जमानत राशि की मद में और 13.83 लाख बर्थ सं. 12 को बिजली की आपूर्ति की मद में जमानती राशि के रूप में माना है।

टीएमआईएलएल को आबंटित भूमियों के लिए जमानत राशि का भुगतान लाइसेंसर पत्तन, केओपीटी के दरमान द्वारा शासित है। उचित समय पर हल्दिया स्थित केओपीटी के लिए तब प्रचलित किराया अनुसूची के नोट 9 के अनुसार किराये/लाइसेंस शुल्क के भुगतान के लिए जमानत राशि सभी प्रकार के आबंटनों के लिए 12 माह के किराये/लाइसेंस शुल्क पर वसूल की जाएगी। भूमि के 14000 वर्ग मीटर के आरम्भिक आबंटन के समय लागू और बाद में भूमि के 54000 वर्ग मीटर तथा 9000 वर्ग मीटर के अनुवर्ती आबंटन के समय लाइसेंस शुल्क की दर के आधार पर 12 महीने के लिए जमानत राशि रु. 141.61 लाख परिगणित होती है। संयोगवश, यह राशि केओपीटी द्वारा इसको आबंटित भूखंडों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा मानी गई जमानत राशि रु. 141.92 लाख के बहुत करीब है।

टीएमआईएलएल द्वारा विद्युत आपूर्ति के लिए विचार की गई जमानत राशि के संदर्भ से टीएमआईएलएल ने उसके लिए कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। अतः वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए वर्तमान परिसंपत्ति का भाग बनाने के लिए जमानत राशि के रूप में रु. 141.61 लाख की राशि पर ही विचार किया गया है।

(v) टीएमआईएलएल ने विधाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित वर्तमान देनदारियों के आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए हैं। जैसा कि पहले बताया गया है, बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक वर्तमान देनदारियाँ पिछली अवधि के लिए परिकलित की गई हैं। पिछली अवधि के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों और वर्तमान देनदारियों के बीच अनुपात के आधार पर वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए वर्तमान देनदारियों का अनुमान लगाया गया है। प्रत्येक वर्ष के लिए इस प्रकार परिगणित वर्तमान देनदारियाँ, वर्तमान परिसंपत्तियों से अधिक दिखायी दे रही हैं; परिणाम स्वरूप कार्यकारी पूंजी नकारात्मक है। इसलिए, इस विश्लेषण में कार्यकारी पूंजी शून्य मानी गई है।

(xxviii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 अनुबंधित करती है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार जीवनमानदंड अपनाकर अथवा रियायत एग्रीमेंट (कन्सेशन एग्रीमेंट) में प्रदत्त जीवन मानदंडों के आधार पर, इनमें से जो भी उच्चतर हो, सरल-रेखा विधि पर मूल्य हास अनुमत किया जाता है। ला.एग्री. परिसंपत्तियों के लिये जीवन मानदंड प्रदान नहीं करता। अतः कार्यालय के निर्माण ढके हुए शैड्स, रेलवे साइडिंग्स तथा संयंत्र एवं मशीनरी के रूप में अभिवृद्धियों के संदर्भ में, मूल्य हास दरों पर जैसी कंपनी अधिनियम में विभिन्न मदों के लिये प्रदत्त हैं, विचार किया गया है। चूंकि टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित सुविधाओं के प्रारंभ होने की तिथि नहीं बतायी है, मूल्यहास का 50% परिसंपत्तियों के प्रचालन में आने के आरंभिक वर्ष में विचार किया गया है।

(xxix) संदर्भित मामले की वर्तमान कार्यवाही में टीएमआईएलएल ने बताया है कि 70% उपयोगिता के साथ 365 दिनों के लिये योजनाबद्ध कार्गो मिश्रण के प्रारूप का अनुपालन करते हुए 4400 मी.ट. प्रतिदिन के औसत शिप-दिवस आउटपुट पर विचार करते हुए बर्थ सं.12 की क्षमता 11.24 लाख मी.ट. वार्षिक है। इस विषय में हमें केओपीटी के दृष्टिकोण का लाभ प्राप्त नहीं है। किन्तु, यहां यह याद करना उचित होगा कि टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित कार्यवाही के दौरान केओपीटी ने टीएमआईएलएल

की क्षमता 10.7 लाख टन बतायी थी। इसलिये, वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 तक के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल 16% की दर पर अनुमत किया जाता है।

- (xxx) (क) जैसाकि नोट के पिछले भाग में बताया गया है, एचएमसी के बारे में किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए टीएमआईएलएल ने एक अलग प्रस्ताव दाखिल किया है। जैसाकि वस्तु स्थिति से संबंधित नोट में स्पष्ट किया गया है टीएमआईएलएल से विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि वह एचएमसी के लिये किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये मानक क्षमता के आधार पर पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी), न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), और विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) में एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभारों के निर्धारण के मामलों को उद्धृत करते हुए अपना प्रस्ताव संशोधित करे। टीएमआईएलएल ने उत्तर नहीं दिया।
- (ख) लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी ने, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ-साथ एचएमसी के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये अलग प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाही के दौरान एचएमसी के लिये प्रस्तावित किराया प्रभारों के समर्थन में टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत अनुमानों पर विभिन्न आपत्तियाँ उठायीं हैं। केओपीटी द्वारा उठायी गई आपत्तियों पर टीएमआईएलएल का हमें कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।
- (ग) जैसाकि टीएमआईएलएल के प्रस्तावित दरमान से दिखता है किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये टीएमआईएलएल का प्रस्ताव 104 टन क्षमता की एक एचएमसी के लिये है। इस प्राधिकरण ने मानदंडीय दृष्टिकोण का अनुकरण करते हुए ऊपर वर्णित महापत्तनों में 100 टन क्षमता की एचएमसी के किराया प्रभार निर्धारित किये हैं। किन्तु यह नोट किया जाना है कि अन्य महापत्तनों के बारे में मानदंडीय दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए निर्धारित दरें मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 की व्यवस्था के अन्तर्गत थी। यह धारा अपेक्षा करती है कि यह प्राधिकरण, व्यक्तिगत / अलग-अलग सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू किये जाने हेतु, सेवाओं के लिये, उच्चतम दरें निर्धारित करे। इस प्रकार, इस तरह निर्धारित की गई दर, किसी विशेष पत्तन पर एचएमसी के सभी प्रचालकों पर लागू किए जाने वाली साझा / सामान्य दर है। किन्तु, टीएमआईएलएल के लिए समग्र यातायात अनुमान, कथित महापत्तनों पर एचएमसी के लिये किराया प्रभार परिगणित करने के लिए आधार रूप में मानी गई एचएमसी की मानदंडीय क्षमता से कम हैं। इसके अलावा, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा प्रदत्त सेवाओं के बारे में प्रशुल्क, यातायात और लागत अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया जाये। इसलिये, इस मामले में मानदंडीय दृष्टिकोण लागू न किया जाए।
- (घ) पहले वर्णन किये गए कारणों से, एचएमसी के उपयोग के लिये किराया प्रभार प्रतिटन आधार पर प्रदान किये जाने हैं। चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा किराया प्रभारों के निर्धारण के लिये अपने प्रस्ताव में टीएमआईएलएल द्वारा विचार किये गए प्रचालन लागत के अनुमानों के साथ गणनाओं का समर्थन नहीं है, हमने टीएमआईएलएल द्वारा विचार की गई अनुमानित प्रचालन लागतों की तर्क संगतता, अन्य महापत्तनों पर एचएमसी के लिये किराया प्रभार निर्धारित करते समय विचार किये गए कुछ स्थापित मानदंडों के संदर्भ से जांचने की कोशिश की है। इस प्रक्रिया में हमने टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रचालन लागतों के कुछ अनुमानों को परिवर्तित किया है। इस तरह परिकलित दर रु. 24.00 प्रति मी.ट. परिगणित होती है। टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग के लिये प्रतिटन दर निर्धारित करने के लिए एक विवरणी संलग्नक-1 पर संलग्न है।
- 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के मानक स्तर से जोड़ने प्रोत्साहन प्रदान करने और मानक स्तर से कम निष्पादनता के लिए दंड देने की मांग करती है। बेहतर निष्पादनता के लिये स्तर से नीचे निष्पादनता के लिये छूट प्रदान करने हेतु निष्पादनता नापने के लिये लौह अयस्क, स्टील कार्गो और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों का आधार अभी तक अस्पष्ट ही है। इसके अलावा प्रस्तावित नोट बेहतर निष्पादनता के लिये प्रोत्साहन नहीं दिखाता है। इसलिये, टीएमआईएलएल को, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तिथि से छः माह के भीतर, बेहतर निष्पादनता के लिये प्रोत्साहन और घटिया / स्तर से कम निष्पादनता के लिये दंड का शासित करने हेतु भली भांति विश्लेषित सशर्तताएं लेकर आने की सलाह दी जाती है।
- (ङ) टीएमआईएलएल में एचएमसी के प्रचालन के लिये रु. 125000/- प्रतिपाली के किराया प्रभार प्रदान करने हेतु टीएमआईएलएल का अलग प्रस्ताव प्रासंगिक स्टेक होल्डरों के साथ परामर्श पर लिया गया था। यह नोट करने योग्य है कि उपयोगकर्ताओं ने सामान्यतया रु. 125000 प्रति

पाली के दर से प्रभारों का भुगतान स्वीकार कर लिया है। प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाही के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा उल्लेख किया गया था कि प्रस्ताव अनिवार्यता पहले से ही लगाए गए प्रभारों की पुष्टि (तस्दीक) के लिये है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4 पिछले प्रभाव से तदर्थ आधार पर अपनायी गई किसी अंतरिम दर को मान्य करने का इस प्राधिकरण को अधिकार प्रदान करती है। अतः रु. 125000/- प्रति पाली के प्रभार तदर्थ आधार पर क्रियान्वित करने हेतु टीएमआईएलएल के उपाय अनुमोदित किये जाते हैं। टीएमआईएलएल में एचएमसी के प्रचालनों के शुरुआती की तिथि से तदर्थ प्रभारों का लगाया जाना इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक जारी रहने दिया जाता है।

- (XXX) (क) ऊपर किए गए विचार विमर्श के आधार पर, लागत विवरणी में फेरबदल किया गया है। परिवर्तित लागत विवरणी संलग्नक-II पर संलग्न है। टीएमआईएलएल में प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर लागत विवरणी द्वारा प्रकट किये गए परिणामों को संक्षिप्त किया गया है, जैसा यहां इसके नीचे दी तालिका में दिखाया गया है :-

प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर टीएमआईएलएल के परिणामों का संक्षिप्त रूप

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ों रूपये में)				शुद्ध लाभ / घाटा				शुद्ध लाभ / घाटा प्रचालन अर्थ के % के रूप में			औसत लाभ / ह्रास %
		2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	
1	टीएमआईएलएल संपूर्ण	33.93	30.60	30.62	95.16	5.44	2.15	0.87	8.26	16.02%	7.04%	2.20%	8.42%

- (ख) जैसाकि ऊपर सारणी से देखा जा सकता है, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान पिछले अधिशेष (लाभ) की दो किश्तों के समायोजन के बाद, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमआईएलएल वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान लगभग रु. 8.26 करोड़ के अधिशेष (लाभ) की स्थिति में होगा।

- (XXXI) (क) जैसाकि एचएमसी के उपयोग के लिये एक अलग दर प्रदान की गई है, टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग से इतर सेवाओं के लिये लागत स्थिति का आकलन करने हेतु, एचएमसी के प्रचालन के लिए लागत स्थिति को छोड़ते हुए लागत स्थिति पर विचार करना जरूरी हो जाता है। इसलिए, संपूर्ण टीएमआईएलएल की लागत विवरणी में से प्रचालन आय, प्रचालन व्यय नियोजित पूंजी और एचएमसी से संबंधित प्रतिलाभ बाहर रखे जाते हैं। एचएमसी की स्थिति के बिना एक लागत विवरणी संलग्नक-III पर संलग्न है। एचएमसी की स्थिति के बिना लागत विवरणी द्वारा स्पष्ट किया गया परिणाम, संक्षेप में नीचे दिया गया है :-

क्रम सं.	विवरण	रुपये लाखों में
1.	वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिये अनुमानित प्रचालन आय एचएमसी से आय के बिना	563.79
2.	प्रतिलाभ के बाद अधिशेष-एचएमसी की स्थिति के बिना	966.45
3.	वर्ष 2010-11 के लिये अधिशेष	543.54
4.	पिछले अधिशेष की 2 किश्तों का समायोजन	308.62
5.	कुल अनुमानित अधिशेष स्थिति एचएमसी की स्थिति के बिना (2+3+4)	1818.61

- (ख) अनुमानित प्रचालन आय के प्रतिशत (%) के रूप में अनुमानित अधिशेष 32.29% परिगणित होता है। इसलिये, टीएमआईएलएल के प्रचलित प्रशुल्क में आद्यांत 32.29% की कटौती लागू की जाती है।

- (XXXII) यह याद रखा जाये कि अक्टूबर 2007 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल को अलग-अलग गतिविधियों के लिये लागत विवरणियों के समर्थन के साथ अपना प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी थी। इस संबंध में एक प्रश्न का उत्तर देते हुए लागत ब्यौरों के आधार पर दर प्रदान करने में, इस आधार पर अपनी असर्थता जाहिर की थी कि इसका दरमान केओपीटी की दरों तथा आउटसोर्स वाले अनुबंधीय दरों पर आधारित है और बताया था कि इस प्राधिकरण द्वारा मांगे गये ब्यौरे प्रदान करना बहुत मुश्किल और व्यावहारिक रूप से असंभव है। कंप्यूटरीकरण के युग में गतिविधि आधारित लागत विवरण प्रस्तुत करना

टीएमआईएलएल जैसे टर्मिनल के लिये असंभव नहीं होना चाहिए। टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह अपनी भीतरी प्रणाली को इतना मजबूत कर ले ताकि यह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय, अलग-अलग गतिविधियों के लागत ब्यौरों के समर्थन से अपना प्रस्ताव तैयार कर सके।

- (xxxiii) (क) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.2.2 के अनुरूप, जापतनों से मूल्याधारित दरें हटाने की मांग करती है, टीएमआईएलएल ने अक्टूबर 2007 में पिछले सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाही के दौरान मूल्याधारित दरों को धीरे-धीरे हटाने का आश्वासन दिया था। टीएमआईएलएल ने अपना आश्वासन पूरा किया है और वजन पर आधारित दरें प्रदान की है। जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमान कोई मूल्याधारित दर प्रदान नहीं करता है, "मूल्याधारित" शब्द की परिभाषा बाहर निकाली जाती है, जैसा टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित किया है।
- (ख) टीएमआईएलएल ने पोतघाट शुल्क लगाने के लिये वर्तमान मूल्याधारित दरों को, आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिये रु.236/- प्रतिटन की दर से प्रतिस्थापित किया है। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरों तक पहुंचने के लिए लागत अवयवों के साथ कोई विस्तृत गणना प्रस्तुत नहीं की है। चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा की गई कार्रवाई मूल्याधारित दरों को धीरे-धीरे प्रयोग - बाह्य करने की सही दिशा में है, (और) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की स्थिति के अनुरूप रु.236/- प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है। किन्तु, टीएमआईएलएल को, इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय, पोतघाट शुल्क अनुसूची की इस श्रेणी के अन्तर्गत वास्तव में प्रहस्तिट कार्गो मर्दों का ब्यौरा प्रस्तुत करने की सलाह दी है, ताकि अनुमोदित रु.236/- प्रति मी.ट. की लेवी की तर्क संगतता की जांच की जा सके।
- (xxxiv) टीएमआईएलएल ने "माह" की वर्तमान परिभाषा में परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है ताकि माह को प्रचलित 30 लगातार कैलेंडर दिनों की तुलना में 31 लगातार कैलेंडर दिवसों के रूप में परिभाषित किया जा सके। लाइसेंसर पत्तन केओपीटी का दरमान के साथ-साथ केओपीटी में प्रचालनरत अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान "माह" को 30 लगातार दिवसों के रूप में परिभाषित करते हैं। अकेले टीएमआईएलएल में एक भिन्न परिभाषा प्रदान करने से उपयोगकर्ता समूहों के बीच भ्रम पैदा हो सकता है। यहद वर्तमान परिभाषा जारी रहती है तो उससे आने वाली कठिनाइयों के बारे में टीएमआईएलएल ने कुछ नहीं कहा है। इसलिये, वर्तमान परिभाषा जारी रखी जाये।
- (xxxv) वर्तमान व्यवस्था "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" को कुछ ऐसी सुनिश्चित सेवाओं के रूप में परिभाषित करती है जो कार्गो के पोत से तट / तट से पोत अंतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त दोनों, "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" और "ऑन-शोर"(तटीय) सेवा में आती हैं। इसने वर्तमान परिभाषा को बदलने का प्रस्ताव किया है जिसका अर्थ होगा कि ऑन-बोर्ड सेवाएं वे सेवाएं होंगी जो प्रशुल्क मद "ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार" अथवा "लदाई / उतराई प्रभार" अथवा "विविध प्रभार" के क्षेत्र में नहीं आती और प्रकृति में सहायक / गौण हैं।
- "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" के लिये दरें प्रदान करने वाली वर्तमान अनुसूची, "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" की लेवी के अन्तर्गत शामिल विभिन्न सेवाओं की सूची प्रदान करती है। जैसाकि केओपीटी द्वारा ठीक ही उल्लेख किया गया है ऑन बोर्ड सुपरविजन के लिये एक परिभाषा देना और दरमान में, कहीं और सेवाओं की अलग सूची प्रदान करना भ्रम पैदा कर सकता है। टीएमआईएलएल ने यह नहीं बताया है कि "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" की वर्तमान परिभाषा में प्रस्तावित परिवर्तन "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" की अनुसूची के अंतर्गत सूचीबद्ध वर्तमान सेवाओं के साथ सामंजस्य स्थापित कर लेगा या नहीं। "ऑन-बोर्ड सुपरविजन" की वर्तमान परिभाषा बिना किसी परिवर्तन यथावत जारी रहा सकता है।
- (xxxvi) टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमान में सन्निहित परिभाषा के अनुसार पोतान्तरण का अर्थ होगा समुद्र की ओर जाने वाले पोत / बाजों से अन्य पत्तन / पत्तनों की ओर निकले समुद्र में जाने वाले एक और पोत / बाजों तक कार्गो / कंटेनर का अंतरण इसमें किसी प्रचालनीय कारण से एक पोत से उतारा गया और बाद में उसी पोत पर चढ़ाया गया कोई कार्गो भी शामिल है। केओपीटी ने बताया है कि सामान्य नौवहन व्यवहार / चलन के अनुसार, "पोतान्तरण" में किसी प्रचालनीय कारण से एक पोत से उतारा गया कार्गो और बाद में उसी पोत में चढ़ाया / लादा गया कार्गो शामिल नहीं होना चाहिए। कोचिय पत्तन न्यास (सीओपीटी) मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और केओपीटी जैसे अन्य महापत्तनों के दरमान में सन्निहित "पोतान्तरण" की परिभाषा में किसी प्रचालनीय कारण से पोत से कार्गो उतारना और बाद में उसी पोत में लादना / चढ़ाना का प्रचालन शामिल नहीं है। वर्तमान परिभाषा को अन्य महापत्तनों के दरमान में दी गई परिभाषा के अनुरूप उपयुक्त रूप से परिवर्तित किया जाता है।

- (xxxvii) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुरूप, नोट 3(vii) (बी) को परिवर्तित किया गया है ताकि भारतीय स्टेट बैंक के 12.75% पर प्रचलित "प्राइम लेंडिंग रेट" को दर्शाया जा सके।
- (xxxviii) टीएमआईएलएल ने इस आशय से एक नोट डाला है कि दरमान में प्रदत्त सभी दरें उच्चतम दरें हैं; इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम / निम्नानुसार स्तर पर हैं। यह नोट टीएमआईएलएल को कम दरें लगाने / प्रभारित करने और अधिक छूट अथवा कटौतियां अनुमत करने की, यदि वह ऐसा करना चाहे तो, छूट / स्वतंत्रता देता है। यह दिया जाना 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.16.1 के अनुरूप है और इसलिए अनुमोदित है। किन्तु, टीएमआईएलएल द्वारा अपने विवेक से अनुमत किसी छूट / कटौती के राजस्व प्रभाव पर अगली प्रशुल्क समीक्षा में ध्यान नहीं दिया जाएगा।
- (xxxix) एक नया नोट यह कहते हुए प्रदान किया गया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं.12 पर बल्क थर्मल कोल, बल्क में कोकिंग कोल, बल्क में अनेक प्रकार के कोक और अन्य ब्लैक कार्गो और पाइपलाइनों के जरिए प्रहस्ति विभिन्न प्रकार के तरल बल्क कार्गो का प्रहस्तन नहीं करता। प्रस्तावित नोट लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुरूप हैं और इसलिए अनुमोदित है।
- (xL) टीएमआईएलएल के प्रस्तावित दरमान में निहित सभी खंडों में दो-दो सामान्य नोट हैं।
- उनमें से एक है कि प्रदत्त दर 20 कंटेनर के लिये लागू है। 20' से बड़े किन्तु 40' तक के कंटेनर के लिये प्रदत्त दर का 150% होगा। 40' से बड़े कंटेनर के लिये प्रदत्त दर का 200% प्रभारित किया जाएगा।
- अगला नोट है कि तटीय कार्गो / कंटेनरों के मामले में, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं से इतर, विनिर्दिष्ट दरों का 60% ही लागू होगा।
- प्रत्येक खंड के नीचे / अंतर्गत कथित नोट प्रदान करने की बजाय इन्हें, खंड-3 "निर्धारण के सामान्य सिद्धान्त" के तहत सामान्य नोटों के रूप में दिया गया है।
- (xLi) टीएमआईएलएल ने इस आधार पर कि टीएमआईएलएल उसी गोदी में प्रचालन करता है, कथित रूप से केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के आधार पर अपनी पोतघाट शुल्क अनुसूची और ऑन-बोर्ड प्रभार अनुसूची को पुनः समूह बद्ध / पुनः वर्गीकृत किया है। दरमान को सरलीकृत और तर्क संगत करने की दिशा में किये गए प्रयासों की सराहना की जानी चाहिए। किन्तु, इसके दरमान की पोतघाट शुल्क अनुसूची और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार अनुसूची में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित तर्क संगतिकरण इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं था क्योंकि तर्क संगत बनाए जाने से कुछ हिस्सों पर प्रशुल्क का अवांछित बोझ नहीं पड़ना चाहिए, जैसाकि प्रासंगिक आदेश में कारण बताया गया है। टीएमआईएलएल ने पोतघाट शुल्क अनुसूची और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार से संबंधित अनुसूची में प्रस्तावित तर्क संगतिकरण के कारण वित्तीय प्रभाव को मात्रा में स्पष्ट / प्रकट नहीं किया है। इसलिए, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित तर्क संगतिकरण को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। वर्तमान पोतघाट शुल्क अनुसूची संरचना और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित अनुसूची अपरिवर्तित रूप में / यथावत जारी रहा सकते हैं।
- किन्तु, टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है कि वह विभिन्न वस्तुओं पर राजस्व प्रभाव विश्लेषण के साथ अपनी पोत घाट शुल्क अनुसूची और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित अनुसूची के तर्क संगतिकरण के लिए एक अलग प्रस्ताव लेकर आए। टीएमआईएलएल यह सारा इस प्रकार संपन्न करे कि लाभ-हानि रहित स्थिति बनी रहे।
- (xLii) टीएमआईएलएल के प्रति अक्टूबर 2007 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा की गई एक आबज़रवेशन के अंतर्गत टीएमआईएलएल से बर्थ पर पानी छिड़कने और बर्थ की सफाई करने की सेवाएं ऑन-बोर्ड सुपरविजन सेवा से बाहर रखने और दरों में समायोजन करते हुए इन प्रशुल्क मदों पर समुचित प्रशुल्क मदों के अंतर्गत विचार करे। इस आदेश की आबज़रवेशन के अनुरूप टीएमआईएलएल ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में पोतघाट को साफ करने, पानी छिड़कने और हैच / डैक सफाई के प्रभारों को ऑन-बोर्ड सुपरविजन के स्कोप से अलग कर लिया है और विविध प्रभारों के अन्तर्गत एक अलग प्रविष्टि के रूप में शामिल किया है। टीएमआईएलएल ने दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं जो दिखाते हैं कि चूना पत्थर के बारे में ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रदान करने के लिये दर रु.18.50 प्रति मी.ट. है। टीएमआईएलएल के स्पष्टीकरण से यह देखा गया है कि चूना पत्थर के लिये ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रदान करने हेतु निजी पक्षकार से निर्धारित दर में सफाई करने और पानी छिड़कने के लिए रु.4/- प्रति मी.ट. की दर भी शामिल थी। इसलिए, टीएमआईएलएल के दरमान में विविध प्रभारों के अन्तर्गत रु.4/- प्रति मी.ट. की दर एक अलग प्रविष्टि के रूप में प्रदान की जाती है और इसके साथ ही इस दर में सामान्य कटौती के अधीन "ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार" की अनुसूची के अंतर्गत उपयुक्त कार्गो मद के लिए प्रदत्त वर्तमान यूनिट दर में तदनु रूप समायोजन किया जाएगा।

(xLjii) टीएमआईएलएल के प्रति अक्टूबर 2007 के इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए आदेश में एक आबज़रवेशन की गई थी कि टीएमआईएलएल, होपर्स का उपयोग करते हुए डंपर्स को खाली करने और उन्हें भरने के लिए होपर्स के उपयोग के संबंध में प्रशुल्क मद "लदान / उतराई / पुनः ढेर लगाना" की समीक्षा करे उका पुनः वर्गीकरण करे तथा अपने प्रस्तावित मसौदा दरमान में उपयुक्त परिवर्तन करे। इस आबज़रवेशन के अंतर्गत अपने वर्तमान प्रस्ताव में टीएमआईएलएल ने डंपर्स के उपयोग को "लदान / उतराई / पुनः ढेर लगाना" के स्कोप से बाहर कर दिया है और इसे विविध प्रकार के अंतर्गत शामिल किया है तथा कथित गतिविधि लदान / उतराई की वर्तमान सेवा से अलग कर दी गई है, ऐसा लगता है कि लदान / उतराई के खंड के अंतर्गत सूची बद्ध प्रशुल्क मदों के लिए वर्तमान यूनिट दरों में उपयुक्त समायोजन करना पड़ेगा। किन्तु, विभिन्न कार्गो मदों के लदान / उतराई / पुनः ढेर लगाने के लिए प्रदत्त वर्तमान यूनिट दरों को, लाभ हानि रहित राजस्व स्थिति बरकरार रखने के लिए, समायोजित नहीं किया गया है। इसलिये, वर्तमान व्यवस्था यथावत जारी रहे और टीएमआईएलएल को सलाह दी जाती है वह होपर्स का उपयोग करते हुए डंपर्स की उतराई तथा लदान के लिए होपर्स के उपयोग के संबंध में प्रशुल्क मद, "लदान/उतराई / पुनः ढेर लगाना" की समीक्षा और पुनः वर्गीकरण करे और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में राजस्व की लाभ-हानिरहित स्थिति बरकरार रखने हुए यूनिट दरों में उपयुक्त परिवर्तन प्रस्तावित करे।

(xLIV) वर्तमान दरमान "परिवहन" से संबंधित खंड के अंतर्गत "20 टन से कम वजन वाले उनके पैकेजों समेत प्रोजैक्ट कार्गो तथा मशीनरी एवं कुल पुर्जों" के लिए रु. 37.17 प्रति मी.ट. की दर प्रदान करता है। टीएमआईएलएल ने 20 टन से अधिक और 35 टन तक के वजन वाले पैकेजों के लिये रु. 150/- प्रति मी.ट. की दर पर एक नई प्रशुल्क मद आरंभ की है। और प्रस्तावित उच्चतर दर इस आधार पर है कि 20 टन से अधिक वजन वाले प्रोजैक्ट कार्गो के प्रहस्तन की लागत की अपेक्षा लागत भी अधिक आयेगी। टीएमआईएलएल ने इसके द्वारा दिए गए वक्तव्य का-आवश्यक गणनाओं की सहायता से औचित्य नहीं बताया है और उससे उत्पन्न राजस्व प्रभाव भी स्पष्ट नहीं किया है। इसके अलावा टीएमआईएलएल ने 20 टन से अधिक वजन वाले प्रोजैक्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिये न तो विशेष प्रकार के ट्रेलर खरीदने का प्रस्ताव किया है और न ही ऐसा ट्रेलर किराये पर लेने का प्रस्ताव किया है, इसलिए, यह प्राधिकरण नई प्रशुल्क मद को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(xLV) ऐसे कार्गो पर लेवी के लिये, जो किसी प्रचालनीय कारण से किसी पोत से उतारा गया है और बाद में उसी पोत पर चढ़ा दिया जाएगा (पोतान्तरण), रु. 118/- प्रति मी.ट. अथवा उसके अंश की पोतघाट शुल्क दर प्रस्तावित की है। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल ने, ऐसे कार्गो को कवर करने हेतु जो "ऑन-बोर्ड प्रभार अनुसूची" में यथा वर्णित किसी भी श्रेणी के अंतर्गत नहीं आता हो, रु. 177/- प्रति मी.ट. की एक दर प्रस्तावित की है। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल ने, ऐसे कार्गो को कवर करने हेतु जो "ऑन-बोर्ड सुपरविजन अनुसूची" में वर्णित किसी भी श्रेणी के अंतर्गत नहीं आता है, रु. 177/- प्रति मी.ट. की दर ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार के रूप में आरंभ करने का प्रस्ताव किया है।

इसके अलावा, जबकि टीएमआईएलएल ने, "लदान / उतराई / पुनः ढेर लगाना" से संबंधित अनुसूची में अन्य प्रशुल्क मदों के बारे में 15% की वृद्धि मांगी है, इसने लौह अयस्क के बारे में 20% की वृद्धि मांगी है। इसने, "लदान / उतराई / पुनः ढेर लगाना" खंड के अंतर्गत इस आशय का एक नया नोट आरंभ करने का भी प्रस्ताव किया है कि जहां कहीं टीएमआईएलएल द्वारा केवल मजदूरों की सहायता प्रदान की गई है और किसी प्रकार के उपकरण की सहायता नहीं दी गई है, वहां रु. 30/- प्रति मी.ट. की समेकित दर लागू होगी, फिर चाहे, टीएमआईएलएल की बर्थ में कितनी भी गतिविधियां होती हों।

"विविध सेवाएं" नामक खंड के अंतर्गत टीएमआईएलएल ने आईटी-12 केटर पिलर के लिये उपकरण सहायता प्रभार के रूप में रु. 6000/- प्रति मी.ट. की दर और 20 मी.ट. क्षमता से अधिक के फोर्कलिफ्टों के लिए उपकरण सहायता प्रभार के रूप में रु. 17600/- प्रति मी.ट. की दर प्रस्तावित की है। टीएमआईएलएल ने, सभी शुष्क बल्क कार्गो और द्रव्यों / पाइपों जैसे अन्य कार्गो के लिये ऑन-बोर्ड उपकरण प्रचालन हेतु क्रमशः रु. 5/- प्रति मी.ट. और रु. 10/- प्रति मी.ट. की दरें प्रस्तावित की हैं।

उपरोक्त सभी मामलों में टीएमआईएलएल के प्रस्तावों का उनके लागत व्ययों के साथ औचित्य नहीं बताया गया है। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों से उत्पन्न होने वाले वित्तीय प्रभाव (हानि / लाभ) भी प्रस्तुत नहीं किये हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित उपकरण सहायता प्रभारों के संबंध में बाजार दर दिखाने के लिये उनके साथ न तो दस्तावेजी साक्ष्य जोड़े गए हैं और नहीं, उपकरणों के उपयोग के लिये प्रशुल्क के निर्धारण के लिये प्रदत्त लागत विवरणी का ही समर्थन है। यह नोट करने योग्य है कि लागत विवरणी में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए विचार किए गए आय अनुमान, उपरोक्त नई प्रशुल्क मदों से आय को समाहित नहीं करते। इसलिए, यह प्राधिकरण इस संबंध में टीएमआईएलएल के प्रस्ताव को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(xLvi) टीएमआईएलएल ने इस खंड के अंतर्गत एक नया नोट आरंभ किया है जो कहता है कि लौह अयस्क निर्यात / लौह अयस्क गुटिकाएँ प्राप्त करने के समय भूखंड में जहां कहीं ऊंचा ढेर लगाना की जरूरत हो, उसे एक मुश्त (एक ही बारे में) ढेर लगाने संबंधी प्रभारों में शामिल किया गया है। किन्तु कार्गो प्राप्त करने और उसका ढेर लगाने के बाद, ढेर को अधिक ऊंचा किया जाता है, तब अतिरिक्त पुनः ढेर लगाने संबंधी प्रभार लगाए जाएंगे। चूंकि पिछले पैराग्राफ के अनुसार लौह अयस्क के लिये उच्चतर दर अनुमोदित नहीं की गई है, टीएमआईएलएल के दरमान में कथित नोट प्रदान करना उचित नहीं है।

(xLvii) याद रखा जाए कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 16 जून 2010 के अपने आदेश के माध्यम से, टीएमआईएलएल के दरमान में भंडारण क्षेत्रों का अल्पकालिक आबंटन शासित करने वाली कुछ सशर्तताओं की प्रविष्टि अनुमोदित की है। टीएमआईएलएल ने सितंबर 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में अपने प्रस्तावित मसौदा दरमान में कथित सशर्तताएं शामिल नहीं की हैं। दिनांक 16 जून 2010 के इसके आदेश के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सशर्तताएँ, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान में शामिल की गई हैं।

15.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण:-

(क) टीएमआईएलएल में एचएमसी के प्रचालन की शुरुआत की तिथि से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दरमान के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक रु. 125000/- प्रति पाली के प्रभार के लगाए जाने की पुष्टि करता है, और

(ख) टीएमआईएलएल के संशोधित दरमान को, जो संलग्नक IV पर संलग्न है, अनुमोदन प्रदान करता है,

15.2 टीएमआईएलएल का संशोधन दरमान और सशर्तताएँ भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीतने के बाद से प्रभाव में आएगा और 31 मार्च 2013 तक प्रभावित रहेगा। दरमान को प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद अपने आप निरस्त हो जाएगा, जब तक कि इसे इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित न किया जाये।

15.3 टीएमआईएलएल का प्रशुल्क, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करके और बनायी गई धारणाओं के आधार पर, जैसा विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण प्रदत्त वैधता अवधि के दौरान कभी, यह पाता है कि वास्तविक स्थिति, विचार किए गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से भिन्न है, अथवा यहाँ इसमें स्वीकृत धारणाओं से विभेद है, तो यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल से यह अपेक्षा करेगा कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा हेतु और इस प्रकार की भिन्नताओं के कारण अर्जित लाभ को संशोधित प्रशुल्क में समायोजित करने के लिए, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार कार्यक्रम से पहले प्रस्ताव दाखिल करे।

15.4 टीएमआईएलएल के प्रचलित दरमान की वैधता 30 सितंबर 2010 से आगे संशोधित दरमान के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक, पिछले विस्तार आदेश के प्रावधानों के अनुसार, विस्तारित मानी जाती है।

15.5 टीएमआईएलएल से, विभिन्न लेखा वर्षों की समाप्ति से 60 दिनों के भीतर, केओपीटी के जरिये अपने वर्गीकृत वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट इस प्राधिकरण को पेश करने की अपेक्षा की जाती है। टीएमआईएलएल यदि निर्धारित समय सीमा के भीतर ऐसी सूचना दे पाने में असमर्थ रहता है तो केओपीटी टीएमआईएलएल के विरुद्ध समुचित कार्रवाई आरम्भ कर सकता है। इसके अतिरिक्त, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का विश्लेषण भी किया जाएगा और अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) का समायोजन किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

संलग्नक - I

टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग के लिये प्रतितन दर प्राप्त करने के लिये गणना - ब्यौरा

ब्यौरा	टीएमआईएलएल के अनुसार		प्राधिकरण के अनुसार	
एचएमसी की पूंजी लागत		138700000		138700000
एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किये जाने के लिये अनुमानित यातायात		625000	वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 के लिये माने गए संशोधित यातायात अनुमानों के अनुसार	1221956
प्रचालन लागत				
ईंधन लागत	75000 लिटर@41.57 प्रतिलिटर	3125250	70 लिटर प्रति घंटा 1642 घंटों के लिये @ रु. 42.20 प्रतिलिटर	4850468
मरम्मत		2525000	जैसा टीएमआईएलएल ने दिया है	2525000
बीमा		2100000	एचएमसी की लागत रु. 1387 लाख का 1%	1387000
मूल्य ह्रास		6600000	जैसा टीएमआईएलएल ने दिया है	6600000
अन्य व्यय	चारकर्मचारियों का वेतन @ रु. 2 लाख वार्षिक	800000	जैसा टीएमआईएलएल ने दिया है	800000
कुल		15150250		16162468
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16% की दर से	138700000 x 16%	22192000	82600000 x 16%	13216000
प्रचालन लागत + प्रतिलाभ		37342250		29378468
टीएमआईएलएल द्वारा मानी गई पालियों की संख्या		300		-
प्रस्तावित दर प्रतिपाली (पूर्णांक में)		125000		-
दर प्रतितन (कुल लागत+प्रतिलाभ/यातायात)				24.04

एचएमसी का सकल मूल्य	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
वर्ष के आरंभ में एचएमसी का मूल्य	138700000	132100000	125500000	118900000	112300000	105700000	99100000	92500000	85900000
मूल्य ह्रास	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000
वर्ष के अंत में लिखित मूल्य	132100000	125500000	118900000	112300000	105700000	99100000	92500000	85900000	79300000
औसत लिखित मूल्य		125500000							
प्रतिलाभ अनुमत करने के लिए औसत नियोजित पूंजी								82600000	

संलग्नक - II

टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) का समेकित आय एवं व्यय विवरण

क्रम. सं.	व्योरा	वास्तविक			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान - जैसा टीएमआईएलएल द्वारा प्रवृत्त है			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान- जैसा हमारे द्वारा परिवर्तित किया गया		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (मी.टं. में)	941838	924992	1209077	941887	951500	951500	1251502	1251502	1251502
I.	कुल प्रचालन आय									
	कार्गो प्रहस्तन आय	2503.29	2101.57	2709.58	2001.58	2124.53	2361.28	2594.23	2598.12	2600.31
	अन्य	281.00	499.00	831.31	527.67	482.69	471.82	799.12	462.00	462.00
	कुल	2784.29	2600.57	3540.89	2529.25	2607.22	2833.10	3393.35	3060.11	3062.31
II.	प्रचालन लागत (मूल्य ह्रास छोड़कर)									
	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	393.22	368.32	502.40	541.78	588.37	638.97	536.78	556.96	577.91
	अनुसूक्षण श्रम	13.62	12.98	13.18	15.76	17.12	18.59	15.76	16.35	16.97
	उपकरण प्रचालन लागत	105.01	147.94	193.93	172.61	182.48	188.04	251.13	260.30	269.82
	रायल्टी/राजस्व-भाग	150.57	147.51	216.76	144.05	152.86	175.69	156.71	210.60	211.18
	उपकरण किराया	0.85	11.01	43.38	3.60	6.12	12.11	3.79	3.79	3.93
	पट्टेदारी किराया	206.89	214.63	184.40	229.38	238.01	247.06	207.96	247.07	259.42
	बीमा	39.09	29.25	38.82	42.73	45.13	45.13	38.82	40.03	45.03
	अन्य व्यय	245.16	258.08	313.00	305.35	413.75	559.81	408.30	428.91	460.30
	कुल	1154.41	1189.72	1505.87	1455.26	1643.83	1885.41	1620.24	1764.02	1844.56
III.	मूल्य ह्रास	151.52	174.53	209.87	235.07	236.50	236.50	209.87	214.39	223.39
IV.	उपरिव्यय									
	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	236.66	254.33	386.80	420.06	456.19	495.42	401.34	416.43	432.09
	सामान्य उपरिव्यय	16.48	13.66	13.46	14.62	15.87	17.24	13.97	14.49	15.04
	कुल	253.14	267.99	400.26	434.687	472.06	512.66	415.31	430.92	447.13
V.	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	1225.22	968.33	1424.89	404.24	255.02	198.53	1147.93	650.77	547.23
VI.	वित्तीय एवं विविध आय (एमएमआई)									
	कटौती के बाद प्राप्य टर्मिनल वैल्यू-रियायत करार के अनुसार	0.38	0.43	0.49	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	पूर्व-अवधि आय	0.00	15.00	8.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	0.38	15.43	8.88	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
VII.	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमई)									
	भविष्य निधि में अंशदान	3.92	4.45	6.85	7.22	7.61	8.02	7.11	7.37	7.65
	कुल	3.92	4.45	6.85	7.22	7.61	8.02	7.11	7.37	7.65
VIII.	एफएमआई-एफएमई VI-VII	(3.54)	10.98	2.03	(6.67)	(6.99)	(7.33)	(6.56)	(6.76)	(6.98)

IX.	व्याज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VI)	1221.68	979.31	1426.91	397.57	248.03	191.21	1141.37	644.01	540.28
X.	नियोजित पूंजी	2884.99	3823.50	3946.30	4467.61	4467.18	4251.31	3736.43	3643.38	3919.99
XI.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	461.60	611.76	631.41	714.82	714.75	680.21	597.83	582.94	627.20
XII.	अनुमेय आरओसीई के बाद शुद्ध अधिशेष/(घाटा) (IX-XI)	760.08	367.55	795.51	(317.25)	(466.72)	(488.99)	543.54	61.07	(86.91)
XIII.	पिछले अधिशेष का 50%, 5 वर्ष की अवधि में समायोजित	771.55			0.00	0.00	0.00	0.00	154.31	154.31
XIV.	कुल अधिशेष				(317.25)	(466.72)	(488.99)	543.54	215.38	67.40
XV.	प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/1% में)				-12.54%	-17.90%	-17.26%	16.02%	7.04%	2.20%
XVI.	औसत शुद्ध अधिशेष/(घाटा) - प्रचालन आय के % के रूप में				-15.90%			8.42%		

संलग्नक - III

हार्बर मोबाइल क्रेन छोड़कर लागत विवरणी

क्रम सं.	व्यौरा	2011-12	2012-13	कुल
I.	प्रचालन आय-लागत विवरण के अनुसार	3060.11	3082.31	
	घटाएँ : एचएमसी से आय	-245.31	-245.31	
	शेष अनुमानित प्रचालन आय	2814.80	2817.00	5631.79
II.	प्रचालन लागत-लागत विवरणी के अनुसार	1764.02	1844.56	
	घटाइएँ: एचएमसी से संबंधित खर्च	-95.62	-99.22	
	शेष अनुमानित प्रचालन व्यय	1668.40	1745.34	3413.73
III.	मूल्य ह्रास - लागत विवरणी के अनुसार	214.39	223.39	
	घटाइएँ: एचएमसी से संबंधित मूल्य ह्रास	-66.00	-66.00	
	शेष मूल्य ह्रास	148.39	157.39	305.79
iv.	नियोजित पूंजी - लागत विवरणी के अनुसार	3643.38	3919.99	
	घटाइये : एचएमसी का लिखित/अंकित मूल्य	-859.00	-793.00	
	शेष नियोजित पूंजी	2784.38	3126.99	5911.37
v.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ-लागत विवरण के अनुसार	582.94	627.20	
	घटाइये : एचएमसी पर प्रतिलाभ	-137.44	-126.88	
	नियोजित पूंजी पर शेष प्रतिलाभ	445.50	500.32	945.82
vi.	प्रतिलाभ के बाद शेष अधिशेष/लाभ (i-ii-iii-v)			966.45
vii.	वर्ष 2010-11 का प्रतिलाभ के बाद अधिशेष - विवरण के अनुसार			543.54
viii.	वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक के लिये कुल अधिशेष			1509.99
ix.	पिछले अधिशेष की दो किश्तों का समायोजन			308.62
x.	कुल अधिशेष			1818.61
xi.	कुल अधिशेष - शेष प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में (X / I)			32.29%

टी.एम. इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

1. प्रारंभ का संक्षिप्त नाम :

इसमें प्रारंभ किये गये दरमान, टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, हाल्दिया डॉक, कोलकाता पत्तन न्यास का दरमान कहलाएगा।

2. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) टीएमइन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्सलिमिटेड का अभिप्राय, 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 स्थित अपने पंजीकृत कार्यालय वाली कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत पंजीकृत, कंपनी होगा।
- (ii) टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा, लाईसेंस एग्रीमेंट के अंतर्गत आबंटित बैक-अप क्षेत्रफल समेत, टीएमआईएलएल को लाईसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (iii) दिन का अर्थ होगा, किसी एक दिन, सुबह 6 बजे आरंभ होने वाली और अगले दिन सुबह 6 बजे तक की अवधि।
- (iv) विलम्बशुल्क का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर निःशुल्क अवधि के आगे, जैसा इस दरमान में विनिर्दिष्ट है, कार्गो के भंडारण के लिये देय प्रभार और, इसमें लाईसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिये लाईसेंस आधार पर पत्तन उपयोगकर्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारितकार्गो शामिल नहीं होगा।
- (v) खतरनाक - 1 का अर्थ होगा वह कार्गो जो कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अपनायी गई खतरनाक कार्गो की सूची में खतरनाक-1 के रूप में वर्गीकृत है।
- (vi) माह का अर्थ होगा 30 लगातार कैलेंडर दिन जिसमें अवकाश दिवस भी शामिल है, जबतक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाये।
- (vii) ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार का अर्थ होगा पोत लदान/उतराई प्रचालन के लिये जनशक्ति मजदूरों की आपूर्ति के रूप में, टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिये कार्गो/जिन्स/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (viii) ऑन-बोर्ड सुपरविजन का अर्थ होगा पोत से तट/तट से पोत तक कार्गो के स्थानान्तरण प्रचालन के दौरान पोत प्रचालन में बेहतर उत्पादकता/क्षमता प्राप्त करने हेतु टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त पोत पर तथा तट दोनों पर कुछ सेवाएं।
- (ix) ओवरसाइड डिस्चार्ज/शिपमेंट का अर्थ, डिस्चार्ज/शिपमेंट प्रचालन के समय क्वे से गुजरे बिना पोत से बाहर/के भीतर कार्गो की उतराई /लदान का प्रचालन।
- (x) शट - आउट कार्गो का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में छूटा वह निर्यात कार्गो जो पोत पर पोतान्तरित नहीं किया गया जिसके लिये इसे टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त किया गया था।
- (xi) स्टॉक कार्गो का अर्थ होगा निर्यात दस्तावेजों के बिना पोतान्तरण के लिये पत्तनपर प्राप्त किया गया कार्गो।
- (xii) टीईयू का अर्थ होगा कंटेनर बीस फीट के समकक्ष यूनिट.
- (xiii) पोतान्तरण का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों को जाने वाले कार्गो के कंटेनर का समुद्र में जाने वाले एक पोत/बार्ज से समुद्र में जाने वाले एक अन्य पोत/बार्ज पर स्थानान्तरण।

3. निर्धारण के सामान्य सिद्धान्त

- (i) न्यूनतम प्रभार्य वजन /माप /एक टन अथवा सीबीएम होगा यद्यपि सकल वजन/माप /एक टन/एक सीबीएम से कम ही क्यों न हो, उन मामलों में जहां प्रभार वजन के आधार पर है और सकल वजन 100 किग्राम के ठीक-ठीक गुणज में नहीं है, उसे 100 किग्राम के अगले उच्चतर गुणज में परिवर्तित कर दिया जाएगा। जहां सकल सीबीएम में दशमलव भी शामिल हैं, उसे सीबीएम की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में बदल दिया जाएगा।
- (ii) वजन से इतर किसी अवधि/इकाई के लिए लागू होने वाली दर उसकी अवधि/इकाई के अंश को भी लागू होगी।
- (iii) जबतक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल का उपकरण पोत से /पोत में कार्गो /कंटेनर के उतारे जाने/पोत - लदान किये जाने के लिये अथवा किसी अन्य प्रयोजन से पोत द्वारा बुक किया गया है तो खंड 10.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार उपकरण किराया प्रभार लगाये जाएंगे।

- (iv) कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों पर अथवा उनके क्लिरिंग एवं फार्वर्डिंग एजेंटों / प्रहस्तन एजेंटों पर लगाए जाएंगे, सिवाय इसके कि जहां कहीं अन्यथा विनिर्दिष्ट हो अथवा ऐसे मामलों में जहां पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों ने ऐसे प्रभार का भुगतान करना स्वीकार किया हो।
- (v) सैम्पल्स, कैटलॉग और ऐसी अन्य वस्तुएं जिनके लिये शिपिंग कंपनियां कोई किराया भाड़ा नहीं लगाती हैं और जिन पर कोई सीमा शुल्क ड्यूटी देय नहीं होती है, राजनायिक डाक थैले, चालक दल के सामान और बर्थ सं. 12, एचडीसी पर टीएमआईएलएल के उपयोग हेतु सभी सामान को समस्त कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगी।
- (vi) उन दिनों के लिये कोई विलंब शुल्क नहीं लगाया जाएगा जिन दिनों कोलकाता पत्तन न्यास/टीएमआईएलएल कर्मचारियों की हड़ताल के कारण सुपुर्दगी/डिलिवरी नहीं दी जा सकती, बशर्त संबंधित निर्यातक या उसका प्राधिकृत एजेंट, हड़ताल आरंभ होने से पहले, सभी प्रभारों के भुगतान पर समस्त डिलिवरी दस्तावेज दाखिल कर दे।
- (vii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज :-
- (क) उपयोगकर्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अन्तर्गत दण्डात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित धन वापसियों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दण्डात्मक ब्याज की दर 14.75 % होगी, दण्डात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोगकर्ता दोनों पर समान रूप से, लागू होगी।
- (ग) धन वापसी में विलंब सेवाएं पूर्ण होने की तिथि से केवल 20 दिन से अथवा उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति से इनमें से जो भी बाद में हो, गिना जाएगा।
- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टीएमआईएलएल द्वारा बिल प्रस्तुत किये जाने की तिथि से 10 दिन के बाद गिने जाएंगे। किन्तु, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान, सेवाएं प्राप्त करने/टीएमआईएलएल सुविधाओं का उपयोग करने से पहले करना अपेक्षित हो, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित हो और/या जहां प्रभारों का भुगतान, इस दरमान में एक शर्त के रूप में प्रदत्त न हो।
- (viii) किसी भी कार्गो को 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अंतर्गत वर्गीकृत करने से पहले अथवा अन्यथा, यदि आवश्यक हो, कार्गो प्रहस्तन प्रभार लगाने के लिये कार्गो की प्रकृति जानने हेतु कि क्या कार्गो को, अनुसूचियों में वर्णित विनिर्दिष्ट श्रेणियों में से किसी एक के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है, उचित / प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का संदर्भ लिया जायेगा।
- (ix) उपयोगकर्ताओं से एक तर्कसंगत स्तर से आगे, विलंब के लिये, जिसके लिये टीएमआईएलएल जिम्मेदार हो, प्रभार नहीं लिया जायेगा।
- (x) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिये कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, टीएमआईएलएल प्राधिकरण के समक्ष एक उपयुक्त प्रस्ताव कर सकता है।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ, तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर, ऐसी दर लगाये जाने के बारे में कोलकाता पत्तन न्यास को उचित नोटिस देते हुए, इस दर के अतिमरूप से अधिकसूचित होने तक लगायी जा सकती है।
- (ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर, समान सेवाओं/कार्गो के लिये वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्को के आधार पर परिगणित होनी चाहिये और इस पर टीएमआईएलएल और संबंधित उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिये।
- (घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतया केवल भावी प्रभाव से प्रभावी होगी। तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दर इस प्रकार केवल तब ही मान्य की जाएगी जब तक उसे अधिक न पाया गया हो जिसमें पिछले प्रभाव से कुछ फेरबदल की आवश्यकता हो।
- (xi) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम स्तर हैं और इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम स्तर हैं। टीएमआईएलएल, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें प्रभावित कर सकता है और उच्चतर छूट और कटौतियां अनुमत कर सकता है।
- (xii) टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 पर निम्नलिखित कार्गो प्रहस्तित नहीं करता है :-
- (क) बल्क में थर्मल कोल
- (ख) विभिन्न में कोकिंग कोल
- (ग) बल्क प्रकार के कोक और बल्क में अन्य काला कार्गो
- (घ) पाइपलाइनों के जरिये प्रहस्तित तरल बल्क कार्गो की अनेक किस्में
- (xiii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिये प्रदत्त दर 20 फीट कंटेनर के लिये लागू है। 20 फीट से ऊपर और 40 फीट तक के कंटेनरों के लिये दर प्रदत्त दर का 150 % होगी। 40 फीट से बड़े कंटेनरों के लिये दर प्रदत्त दर का 200% होगी।

- (xiv) तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, थर्मल कोल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं को छोड़कर, प्रदत्त दर का 60% लागू होगा।
4. पोतघाटशुल्क प्रभार :
- 4.1 विदेशी कार्गो पर पोतघाटशुल्क नीचे तालिका में वर्णित दरों पर लगाए जाएंगे :-

क्रम सं.	विवरण	दर, प्रति मी. ट. रु. में
1.	लौह अयस्क एवं रेत	14.38
2.	चूना पत्थर, पिग आयरन और अन्य लौह धातुएं तथा लौह अयस्क के अलावा अन्य सभी प्रकार के अयस्क	28.76
3.	तैयार उर्वरक, सोडा, गंधक, सी.आई. गुड्स, सीमेंट सभी प्रकार का थैलाबंद कार्गो, और अन्य शुष्क बल्क अविनिर्दिष्ट	50.33
4.	ट्यूब और पाइप्स, लौह एवं स्टील अखबारी कागज	43.14
5.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी तथा अतिरिक्त पुर्जे (अचल यूनिट)	50.34
6.	कंटेनर्स	1581.98 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई भी रबड़ टायर वाला वाहन, मिट्टी हटाने वाला उपकरण	2876.32 प्रति इकाई
8.	कड़ी के शहतीर/इमारती लकड़ी/विनीयर	75.50 प्रति सीबीएम
9.	खंड 3 (xii) पर विनिर्दिष्ट कार्गो को छोड़कर अन्य सभी कार्गो जो उपर विनिर्दिष्ट नहीं है।	236.00

- 4.2 ओवरसाइड उतारे गए/पोत लदान किये कार्गो पर, ऊपर लिखी दरों का 70% ही लगाया जाएगा।
- 4.3 कार्गो के पोतान्तरण के लिये अथवा कार्गो के ऑन-बोर्ड (पोत पर) स्थानान्तरित करने के लिये प्रभार, ऊपर 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना (डेढ़गुना) वसूल किया जायेगा।
- 4.4 शट आउट/स्टॉक कार्गो पर जिसे टीएमआईएलएल परिसर से वापिस लिया गया है, 50% पोतघाटशुल्क वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिये टीएमआईएलएल द्वारा मजदूर और/या उपकरण प्रदान किये जाते/किया जाता है तो ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार एवं तटीय प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हो, लगाया जाएगा। यदि उसी शट-आउट कार्गो को पत्तन परिसर से हटाए बिना बाद में पोत पर चढ़ाया जाता है तो उस पर कोई अतिरिक्त पोत घाटशुल्क नहीं लगाया जायेगा।

5. ऑन - बोर्ड प्रभार :

ऑन-बोर्ड प्रभार विदेशी कार्गो पर नीचे दी गई तालिका में वर्णित दरों पर लगाया जाएगा:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति मी. ट. (रु. में)
1.	चूना पत्थर, पिग आयरन, अन्य लौह धातुएं तथा सभी प्रकार के अयस्क	21.57
2.	तैयार उर्वरक सोडा, गंधक, सी.आई. गुड्स, सीमेंट सभी प्रकार के थैलाबंद कार्गो, अन्य शुष्क बल्क - अविनिर्दिष्ट, अयस्क	21.57
3.	ट्यूब और पाइप्स, लाग्स, लोहा एवं स्टील, अखबारी कागज	57.33
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी तथा अतिरिक्त पुर्जे (अचल इकाई)	28.76
5.	कंटेनर्स (टीईयू)	197.75 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई भी अन्य रबड़टायरवाला वाहन, मिट्टी हटाने वाला उपकरण	35.95 प्रति इकाई

- 5.2 ओवर साइड उतारे गए/पोत लदान किये गए कार्गो पर, ऊपर वर्णित दरों का 70% लगाया जाएगा।
- 5.3 कार्गो के पोतान्तरण अथवा ऑन - बोर्ड स्थानान्तरित करने के लिये प्रभार ऊपर 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना वसूल किया जाएगा।

6. ऑन-बोर्ड सुपरविजन :

6.1 ऑन-बोर्ड सुपरविजन प्रभार, बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा आयात/निर्यात कार्गो के संबंध में, प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिये नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर लगाए जाएंगे :-

- क. आयात कार्गो के बंध खोलना
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षित करना, डुनेजिंग
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिये स्लिंग्स एवं गीयर्स प्रदान करना
- घ. उतारे जाने के दौरान कार्गो का टैली सर्वेक्षण
- ङ. उतारे गए/पोत लदान किये गए कार्गो का गुणवत्ता सर्वेक्षण
- च. कार्गो उतारे जाने के दौरान पोत घाट पर डुनेज हटाया जाना और लगाना।
- छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो का ऊंचा ढेर लगाना.
- ज. भूखंड से पोत घाट और व्युत्क्रम में पोत प्रचालन के दौरान बेहतर उतराई/लदान (मात्रा) प्राप्त करने के लिये और

उसके द्वारा पोत की समुद्र में वापसी का समय घटाने के लिये ट्रेलरों/डंपरों की लाइन लगवाने समेत समस्त कार्गो प्रहस्तन कार्य को सुपरवाइज करना/मानीटर करना/निर्देशन करना।

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति मी. ट. (रु. में)
1.	चूना पत्थर, पिग आयरन तथा अन्य लौह धातु, सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	10.47
2.	ट्यूब्स एवं पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील, अखबारी कागज-पोत से उतारा गया	64.72
3.	ट्यूब्स एवं पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील अखबारी कागज-पोत पर चढ़ाए गए	103.86
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी तथा अतिरिक्त पुर्जे (अचल इकाई)	119.85
5.	कंटेनर्स	199.75 प्रति /टीईयू
6.	कार, रबड़टायरवाला कोई भी वाहन, मिट्टी हटाने वाला उपकरण	2396.93 प्रति यूनिट

7. लदान करना / उतारना/पुनः ढेर लगाना

7.1 विदेशी कार्गो को लादने (चढ़ाने / उतारने /उसका पुन ढेर लगाने हेतु मजदूरों एवं उपकरणों की आपूर्ति के लिये, नीचे प्रदत्त तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर निम्नलिखित प्रभार लगाये जाएंगे :-

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति मी. ट. (रु. में)
1.	चूना पत्थर, पिग आयरन तथा अन्य लौह धातु और सभी प्रकार के अयस्क	14.38
2.	सोडा, गंधक, सी. आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार का थैलाबंद कार्गो और अन्य शुष्क बल्क - अ विनिर्दिष्ट	31.96
3.	ट्यूब्स और पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील, अखबारी कागज	35.96
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जे-उनके पैकेजों समेत 20 टन से कम वजन वाले.	35.96
5.	कंटेनर्स	129.43 प्रति टीईयू

नोट : संदेहों को दूर करे हेतु स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपकरण की सहायता दी गई है और प्रभार धारा 10 विविध प्रभार के अंतर्गत लगाये गए हैं, तो इस खंड के अंतर्गत कोई अलग प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

7.2 जहां कार्गो उतारे जाने के साथ-साथ, उसके उतारे जाने के स्थान पर ढेर भी लगाया जाता है, तो उसे एक ही प्रचालन माना जाएगा।

7.3 जहां पोत से कार्गो उतारने के लिये होपर्स का उपयोग किया जाता है और डंपरों को होपर का उपयोग करके भरा जाता है, तो उसे लदान गतिविधि का एक प्रचालन माना जाएगा।

8. परिवहन

- 8.1 उस कार्गो पर, जिस के लिये टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर किसी परिवहन सेवा की जिम्मेदारी लेता है, निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्रम. सं.	विवरण	दर प्रति मी. ट. (रूपये में)
1.	चूना पत्थर, पिग आयरन, अन्य लौह धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	25.16
2.	सोडा, गंधक, सी.आई. गुड्स, सीमेंट सभी प्रकार का थैलाबंद कार्गो और अन्य शुष्क बल्क, अ-विनिर्दिष्ट	25.16
3.	ट्यूबें और पाइप्स, लकड़ी के शहतीर, लोहा और स्टील, अखबारी कागज, - 20 टन से कम वजन का	25.16
4.	प्रोजेक्ट कार्गो एवं मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जे-उनके पैकेजों समेत -20 टन से कम वजन के	25.16
5.	कंटेनर्स (टीईयू)	215.72 प्रति टीईयू

9. विलम्ब शुल्क

- 9.1 विलम्ब शुल्क-मुक्त अवधि अनुमत करने के बाद आयात-कार्गो पर (कंटेनर में भरे कार्गो के अलावा) नीचे दिये गए के अनुसार विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा, -

क्रम. सं.	विवरण	विलम्ब शुल्क-मुक्त अवधि
1.	खतरनाक - 1 कार्गो	उतरने की वास्तविक तिथि
2.	क्रम सं. 1,3 और 4 पर वर्णित कार्गो के सिवाय अन्य सभी कार्गो	जिस पोत से कार्गो आयात किया गया है उसके उतरने की अंतिम तिथि के बाद 3 दिन
3.	डिलिवरी के लिये पत्तन का उपकरण उपयोग करने वाला गैर-खतरनाक कार्गो, नेपाल और भूटान के लिये गैर-खतरनाक कार्गो, लकड़ी के शहतीर, इमारती लकड़ी और विनीयर	जिस पोत से कार्गो आयात किया गया है, उससे उतरने की अंतिम तिथि के बाद 6 दिन
4.	मिशनरीज ऑफ चैरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केयर, सीआरएस, डब्ल्यूएफ पी, और जैसे स्वयंसेवी/ राहतकार्य / संगठनों द्वारा आयातीत कार्गो जो, केन्द्र सरकार/राज्य सरकार, नेपाल / भूटान की सरकार के समुचित सरकारी प्राधिकरण अथवा उनके स्थानीय महावाणिज्य दूतावास के प्रमाणन पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकार किया जाए।	जिस पोत से कार्गो आयात किया गया है, उससे उतरने की अंतिम तिथि के बाद 30 दिन

नोट : i) उतरने की अंतिम तिथि (एलएलडी) वह तिथि है जिस पर कोई पोत अपने आयात (माल) उतारा जाना पूरा करता है, किन्तु, किसी ऐसे दोष/कारण के कारण जिसके लिये टीएमआईएलएल उत्तरदायी न हो, जब पोत किसी कार्यरत बर्थ में 24 घंटे से अधिक से कोई कार्गो प्रचालन न कर रहा हो, टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिये एलएलडी के रूप में कोई अन्य तिथि घोषित कर सकता है, ऐसे मामलों में पोत की एक से अधिक एलएलडी हो सकती है।

- ii) निःशुल्क अवधि की गणना के लिये सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और के ओपीटी/टी टीएमआईएलएल के प्रचालन विहीन दिन गिने नहीं जाएंगे। इस गणना के प्रयोजन से रविवार के दिन तब तक बाहर नहीं रखे जाएं जब तक कि सीमाशुल्क अवधि सूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के प्रचालन विहीन दिन भी रविवार को न पड़े। विलम्ब शुल्क लगाया जाना आरंभ होने के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के प्रचालन-विहीन दिवसों पर कोई छूट नहीं दी जाएगी।

- 9.2 आयात कार्गों पर (लकड़ी के शहतीर, इमारत लकड़ी, विनीयर के अलावा) विलम्ब शुल्क, विलम्ब शुल्क - मुक्त /विहीन अवधि समाप्त होने के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:-

क्रम. सं.	कार्गों की किस्म	दर रूपयों में, प्रति दिन या उसका अंश पहले 15 दिन	16 वें दिन और उसके बाद
1.	खतरनाक - I	103.60 प्रति टन	121.88 प्रति टन
2.	अन्य समस्त कार्गों	24.38 प्रति टन	36.56 प्रति टन

- 9.3 लकड़ी के शहतीरों, इमारत लकड़ी, विनीयर के आयात पर विलम्ब शुल्क, विलम्ब शुल्क-मुक्त अवधिबोधित जाने के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

क्रम. सं.	कार्गों की किस्म	दर रूपयों में, पहले सात दिन के लिये	प्रति सीबीएम 8 वें से 15 वें दिन	प्रति दिन या उसका अंश 15 वां दिन और उसके बाद
1.	लकड़ी का शहतीर, इमारती लकड़ी, विनीयर	3.66	7.31	10.96

- 9.4 खतरनाक - 1 श्रेणी के कार्गों के अलावा, अन्य किसी निर्यात / स्टॉक कार्गों पर यदि ऐसा कार्गों प्राप्त किये जाने की तिथि से 30 दिन के भीतर पोत पर चढ़ा/लाद दिया जाता है तो कोई विलम्ब शुल्क नहीं लगेगा। किंतु 31 वें दिन के बाद ऐसे कार्गों पर विलम्ब शुल्क, इसके प्राप्ति की तिथि से पोत - लदान की तिथि तक, रु. 24.38 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर पर लगाया जाएगा।
- 9.5 खतरनाक - 1 श्रेणी का निर्यात कार्गों केवल सीधे पोत - लदान के लिये ही प्राप्त किया जायेगा, यदि ऐसा कार्गों प्राप्त किये जाने की तिथि को ही पोत पर नहीं लादा / चढ़ाया जाता है तो विलम्ब शुल्क रु. 103.60 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके अंश की दर पर, प्राप्त किये जाने की तिथि के अगले दिन से पोत लदान की तिथि अथवा पत्तन परिसर से हटाने की तिथि तक लगाया जाएगा।
- 9.6 खतरनाक - 1 कार्गों के अलावा अन्य शट आउट / स्टॉक कार्गों पर विलम्ब शुल्क कार्गों प्राप्त किये जाने की तिथि से कार्गों को पोत लदान किये बिना पत्तन परिसर से हटाये जाने की तिथि तक, रु. 6.09 प्रतिटन प्रतिदिन या उसका अंश की दर पर लगाया जाएगा। यदि शट आउट कार्गों अन्य किसी बाद वाले पोत पर लाद दिया जाता है तो 9.4 धारा के प्रावधान लागू होंगे।
- 9.7 ऐसे कार्गों /वस्तु पर, जो न तो आयात और न ही निर्यात और न ही पोत लदान के लिये स्टॉक के रूप में प्राप्त हुआ है, विलम्ब शुल्क, कार्गों प्राप्त किये जाने की तिथि से उसके पत्तन परिसर से हटाये जाने की तिथि तक, रु. 24.38 प्रति टन प्रतिदिन या उसके अंश की दर पर लगाया जाएगा।
- 9.8 नीलामी द्वारा अथवा निविदा द्वारा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य प्रकार से बेचे गए अन्क्लीयर्ड/सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गों पर विलम्ब शुल्क, कार्गों को डिलिवरी के लिये उपलब्ध करवाने की तिथि के बाद 10 दिन निःशुल्क समय अनुमत करने के बाद, धारा 9.2 अथवा 9.3 में विनिर्दिष्ट, जैसा भी मामला हो, दरों पर लगाया जाएगा।
- 9.9 कार्गों पर विलम्ब शुल्क उस अवधि के लिये जमा नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल कार्गों की डिलिवरी उपयोगकर्ता द्वारा मांगे जाने पर उन कारणों से देने की स्थिति में नहीं है जिनके लिये टीएमआईएलएल जिम्मेदार है।

10. भंडारण एवं विविध सेवाएं :

10.1. निम्नलिखित सेवाओं/सुविधाओं के लिये प्रभार नीचे दी गई सारणी के अनुसार लगाए जाएंगे :-

क्रम सं.	विवरण	दर (रु. में)
1.	वैगनों के खोलने, साफ करने और बंद करने के लिये प्रेषण संबंधी सेवाएं	4.79 प्रति मी. ट.
2.	हार्ड स्टैंड लैंड के अल्पकालिक आबंटन के लिये पट्टेदारी किराये	32.43 प्रति वर्ग मी. प्रति माह
3.	हार्ड स्टैंड ढके हुए शैड के अल्पकालिक आबंटन के लिये पट्टेदारी किराये	51.13 प्रति वर्ग मी. प्रति माह
4.	बेयरलैंड के अल्पकालिक आबंटन के लिये पट्टेदारी किराया	20.85 प्रति वर्ग मी. प्रति माह
5.	अकुशल मजदूरों की आपूर्ति के लिये प्रभार	101.57 प्रति व्यक्ति पाली
6.	3.5 सीबीएम से अधिक की क्षमता वाली बकट/बाल्टी के फ्रंट एंड लोडर्स के लिये उपकरण किराया प्रभार	8125.20 प्रति पाली
7.	3.5 सीबीएम तक की क्षमता वाली बकट/बाल्टी के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपकरण किराया प्रभार	4062.60 प्रति पाली
8.	10 मी. ट. से कम क्षमता वाले फोर्क लिफ्ट के लिये उपकरण किराया प्रभार	1692.75 प्रति पाली
9.	10 मी. ट. से 20 मी. ट. के बीच की क्षमता वाले फोर्कलिफ्ट के लिये उपकरण किराया	8125.20 प्रति पाली
10.	भूखंड में स्टील कार्गो के लिये डुनेज लगाना और हटाना - जहां कहीं ग्राहक मांगे	7.99 प्रति मी. ट.
11.	क्लीयरिंग एवं फार्वर्डिंग	3.60 प्रति मी. ट.
12.	भूखंड पर बल्क कार्गो का ऊंचा ढेर लगाना	16.41 प्रति मी. ट.
13.	104 मी. ट. की हार्बर मोबाइल क्रेन के लिये उपकरण सहायता प्रभार	24.00 प्रति मी. ट.
14.	पोत घाट/डैक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहरस्तन के लिए पानी छिड़कना, बल्क कार्गो प्रहरस्तन के लिये जहां कहीं आवश्यक हो	4000 प्रति मी. ट.

10.2. जहां कहीं उपकरण की तैनाती किसी पाली में 4 घंटे से कम के लिये अथवा 4 घंटों के बराबर है, वहां उपकरण किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50% पर लगाया जाएगा।

10.3. टीएमआईएलएल द्वारा, इसके आबंटित क्षेत्रफल के भीतर आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिये मासिक किराया आधार पर ग्यारह (11) माह की अवधि के लिये खुले/ढके हुए स्थान का लाइसेंस निविदा प्रक्रिया का सहारा लिये बिना दिया जा सकता है। ऐसे मामलों में निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाएगा :-

- लाइसेंस की अवधि ग्यारह (11) माह से अधिक नहीं होगी।
- आबंटित जगह आबंटियों द्वारा किराये पर नहीं दी जाएगी/समानुदेशित नहीं की जाएगी/हस्तान्तरित नहीं की जाएगी/साझा नहीं की जाएगी।
- लाइसेंसी/लाइसेंसधारी द्वारा भूमि एवं रेलवे लाइन/मार्ग इत्यादि के अतिक्रमण अथवा अनधिकृत कब्जे के कारण (उसे) टीएमआईएलएल संपदाओं को पहुंची क्षति को ठीक करने की लागत के साथ-साथ अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के दस गुना की दर पर अर्थदंड/जुर्माने का भुगतान करना होगा, यदि लाइसेंसी, नोटिस दिये जाने के बाद भी, अतिक्रमण वाले स्थान से कार्गो हटाने में असफल रहता है तो कार्गो, लाइसेंसी के जोखिम एवं लागत पर टीएमआईएलएल के आबंटित क्षेत्र में कहीं और टीएमआईएलएल द्वारा हटवा दिया जाएगा और इस प्रकार हटाये गए कार्गो द्वारा घेरे गए स्थान पर उसकी सामान्य दर के दस गुना की दर पर दंडात्मक लाइसेंस शुल्क लगाया जाएगा।
- किसी लाइसेंस के अंतर्गत भंडारित कार्गो लाइसेंसी के संपूर्ण जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा। आबंटित स्थान पर भंडारित कार्गो की सुरक्षा के लिये और ऐसे स्थान का अन्यो द्वारा अनधिकृत कब्जा रोकने के लिये लाइसेंसी अपना स्वयं का चौकीदार तैनात करेगा।
- लाइसेंसी, लाइसेंस के अंतर्गत कब्जा किये स्थान पर कोई भवन (इमारत), ढांचा अथवा सुविधा न तो निर्माण करेगा और न ही लाकर रखेगा।
- लाइसेंस की समाप्ति की तिथि पर यदि लाइसेंसी (उसे आबंटित) स्थान का खाली कब्जा सौंपने में असमर्थ रहता है तो टीएमआईएलएल उस अवधि के लिये जिसके दौरान लाइसेंसी का कार्गो, प्रदत्त लाइसेंस की अवधि से आगे टीएमआईएलएल के परिसर में रह जाता है, समय-समय पर लागू टीएमआईएलएल के दरमान के अनुसार सामान्य विलंब शुल्क प्रभार लगाएगा।

- (vii) लाइसेंसी, टीएमआईएलएल द्वारा समय-समय पर जारी किये गए सभी नियमों और निर्देशों का पालन करेगा। यदि लाइसेंसी ऐसे नियमों अथवा निर्देशों के अनुपालन की अनदेखी करता है तो टीएमआईएलएल लाइसेंस समाप्त कर सकता है।
- (viii) किसी भी पक्ष द्वारा 15 दिन के नोटिस पर लाइसेंस समाप्त किया जा सकता है। लाइसेंस के निरस्तन के लिये किसी भी प्रतिपूर्ति के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (ix) लाइसेंसी इस बात से सहमत होगा कि लाइसेंस के विषय में सभी प्रकार के भुगतान और खर्च जो टीएमआईएलएल द्वारा देय हो, समय-समय पर टीएमआईएलएल के दरमान में प्रदत्त दरों पर वसूल किये जाएं।
- (x) लाइसेंसी उन सभी अनुदेशों, नियमों अथवा विनियमों का अनुपालन करेगा जो कार्गो के भंडारण के संबंध में समय-समय पर केओपीटी, नगरनिगम/ नगरपालिका प्राधिकरण, डिस्फोटकों के मुख्य नियंत्रक, भारत सरकार अथवा कार्गो के भंडारण के संबंध में संबंधित (प्राधिकारी) द्वारा जारी किये जाएं।
- (xi) लाइसेंस शुल्क भूमि का कब्जा सौंपे जाने की तिथि से, सीमांकन पर पाए गए वास्तविक क्षेत्रफल पर प्रभारित (वसूल) किया जाएगा।
- (xii) जब भंडारण क्षेत्र आयात/निर्यात कार्गो के भंडारण के लिये लाइसेंस आधार पर आबंटित किया जाता है तो लाइसेंस वाले परिसर में भंडारित कार्गो पर विलंब शुल्क पुनः नहीं लगाया जाएगा।
- (xiii) लाइसेंसी से आबंटित भूमि उसी काम के लिये उपयोग में लाने की अपेक्षा की जाती है जिसके लिये उसे लाइसेंस पर दिया गया है, टीएमआईएलएल से लिखित विशिष्ट अनुमति के बिना, उपयोग के प्रयोजन में कोई परिवर्तन अनुमत नहीं किया जाएगा।
- (xiv) लाइसेंसी, टीएमआईएलएल की सम्पत्ति को कोई नुकसान/क्षति नहीं पहुंचाएगा, किन्तु, यदि कोई नुकसान हो भी जाता है तो लाइसेंसी उस क्षति को अपनी लागत (खर्च) और व्यवस्था पर टीएमआईएलएल की संतुष्टि से वह क्षति दूर करके देगा।
- (xv) आबंटित भूमि और उसके आस-पड़ोस को साफ-सुथरा और उचित स्वच्छ स्थिति में बनाए रखने के लिये लाइसेंसी अपनी स्वयं की व्यवस्था करेगा।

11. छूट / धन वापसियां :-

यदि कोई पोत बर्थ सं. 12 पर अन-उपलब्धता के कारण अथवा पत्तन के उपकरण खराब हो जाने अथवा टीएमआईएलएल में बिजली गुल हो जाने अथवा किसी ऐसे कारण से बेकार खड़ा रहता है जिसके लिये टीएमआईएलएल उत्तरदायी हो तो पोत के बर्थ में बेकार खड़ा रहने की अवधि के दौरान इकट्ठा हुए बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट अनुमत की जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 23th May, 2011.

No. TAMP/24/2009-TMILL.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal TM International Logistics for general revision of its Scale of Rates for the services rendered at Berth No. 12 of the Kolkata Port Trust at the Haldia Dock Complex as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/24/2009-TMILL

M/s. TM International Logistics Limited

.... Applicant

ORDER

(Passed on this 25th day of March, 2011)

This case relates to a proposal received from the TM International Logistics Limited (TMILL) for general revision of its Scale of Rates.

2.1. This Authority had passed an Order on 12 October 2007 fixing tariff for the TMILL for the first time for the services rendered by TMILL at Berth no. 12 of Haldia Dock Complex (HDC) of the Kolkata Port Trust (KOPT). The TMILL was operating the Berth no. 12 applying the (then) existing Scale of Rates of KOPT. The estimated financial/ cost position showed a surplus position at the level of tariff approved for KOPT for the period of 2½ years from October 2007 to March 2010. The surplus position had emerged due to set off of the past surplus in the future tariff over a period of 2½ years. Hence, the tariff for TMILL was fixed by reducing tariff of KOPT by 20% with a validity period till 31 March 2010.

2.2. The TMILL filed an application for review of the tariff Order dated 12 October 2007. This Authority disposed of the review application by Order dated 17 March 2008 directing TMILL to refund the past surplus to the tune of ₹1775.14 lakhs being the excess accrued to TMILL during the period from 2002-03 to first half of 2007-08 alongwith an interest at 12% compounded annually to the concerned persons. As such, there was no adjustment of past surplus in the future tariff. The tariff of TMILL was refixed by effecting an increase of 18% over the (then) existing KOPT level of cargo related charges except demurrage rates, equipment hire charges and charges for supply of unskilled labour.

2.3. The TMILL challenged the tariff Order dated 17 March 2008 before the Hon'ble High Court of Calcutta in W.P. No. 10094(W) of 2008 mainly the issue of refunding the past surplus to the users, disallowance of royalty/ revenue share as cost for the years 2002-03 to 2004-05 in assessing the past surplus accrual to the operator and inclusion of the amount of ₹1.14 crores in the income estimation arising on account of steel and iron ore handling.

2.4. The Hon'ble Calcutta High Court by its Order dated 15 May 2009 rejected the main contention raised by TMILL against Authority's Order dated 17 March 2008 and directed TMILL to pay ₹51000/- to TAMP as cost. The High Court, however, directed this Authority to correct the tariff of TMILL by accounting for the royalty/ revenue share payment for the period prior to 31 March 2005 and revisit the decision of not allowing the estimated sum of ₹1.14 crores on account of shore handling charges. The directions of the Hon'ble High Court to this Authority are reproduced below as contained in the last paragraph at page No.48 of the High Court Order:

"To sum up, the Authority was neither in error of jurisdiction nor unreasonable by any yardstick of reasonableness in requiring prospective rates to be adjusted by the amount of excess charges that had unlawfully been levied on its clients by the Petitioner Company. The Authority can only be faulted for not allowing royalty for the period upto 31 March 2005 to pass through and for not clearly explaining why the amount of ₹1.14 Crore was to be added to the Petitioner company's income out of the sum of ₹6.86 Crores that it claimed on account of adjustments for shore handling charges. The Authority is directed to correct the tariff by accounting for the amount paid by the Petitioner company by way of royalty for the period prior upto March 31, 2005; revisit its decision to not allow the further sum of ₹1.14 Crore on account of shore handling charges – and, specify how the recalculated excess charges should be adjusted in the tariff already fixed or the future tariff to be fixed for the petitioner company. The Authority should communicate its decision to the Petitioner company within 10 weeks from the date hereof and will not be obliged to hear the petitioner company any further".

"W.P. No.10094 (W) of 2008 is allowed in part. However, since the major plank the petitioners' challenge has failed and the several other heads of tariff have been upheld, the petitioners will bear a part of the Authority's express in these proceeding and pay costs at 3000 GMs.

2.5. Based on the advice received from the Government vide Government's letter No. PR-14019/11/2009-PG, dated 16 October 2009, in response to a reference made by us in this regard vide our letter No. TAMP/32/2008-TMILL, dated 23 July 2009, this Authority has filed an appeal before the Division Bench of the Calcutta High Court on 11 November 2009 against the Order dated 15 May 2009 passed by the Hon'ble Single Judge on royalty / revenue share.

2.6. The TMILL has filed a stay petition and memorandum of appeal before the Division Bench, challenging the judgement and Order dated 15 May 2009 passed by the Hon'ble Single Judge.

2.7. The stay petition & Memorandum of Appeal filed by TMILL and the Appeal filed by this Authority are yet to be disposed off by the Hon'ble High Court of Calcutta.

3. Since the tariff fixed for TMILL in October 2007 was valid till 31 March 2010, the tariff fell due for review in the financial year 2009-10.

4.1. In this backdrop, the TMILL has filed its tariff proposal dated 30 June 2009 requesting for a revised tariff to be effective from 1 April 2010 to 31 March 2013. The main points made by the TMILL are summarised below:

- (i). The estimates for the year 2009-10 are framed based on the projected volumes and projected cost estimates.
- (ii). To cite certain recent developments at Haldia, there is extraordinary demand from labour and intermittent stoppage of operation at HDC by the labour. Channel draft is declining causing reduced parcel size and increased congestion at HDC causing diversion of cargo to alternate ports.
- (iii). Projection for future three years (2010-11 to 2012-13) are made in the light of estimates for 2009-10. Inflation factor of 5.40% is considered for projecting expenditure for future three years.
- (iv). The traffic projection has been made on most likely basis of import and export patterns in the eastern coast of India.
- (v).
 - (a). The actual financial figures for the years 2007-08 and 2008-09 submitted in May 2009 are prior to completion of audit of segregated accounts.
 - (b). The segregated accounts for the financial year 2007-08 has since been completed and the changes have been incorporated in the present filing. A reconciliation sheet is provided.
 - (c). The preliminary checking of segregated accounts of the financial year 2008-09 has also been done and the changes have been incorporated in the present filing. A reconciliation sheet is provided.
- (vi).
 - (a). The royalty/ revenue share is computed based on the revised tariff of KOPT as per the provisions of the Licence Agreement.
 - (b). Since the License Agreement was signed before July 2003, royalty / revenue share is considered as an item of admissible expenditure as per the revised tariff guidelines.

4.2. The proposal of the TMILL is summarised in the following paragraphs:

(i). The existing Scale of Rates of TMILL prescribes charges towards Wharfage, On-board Charges, On-board Supervision, Loading/ unloading/ re-stacking, Demurrage, Transportation, License fees and Miscellaneous services

(ii). The TMILL has proposed the following:

(a). To increase the existing charges by 10% except demurrage and some items listed under license fees and miscellaneous services.

(b). To reduce the existing rate prescribed for on-board supervision of export cargo by around 22%.

(c). To increase the existing rate prescribed for loading/ unloading/ re-stacking of containers by about 162%. (from ₹191.16 per TEU to ₹500.00 per TEU).

(d). TMILL has proposed to introduce a new tariff item called "all other cargo" under the following tariff items with the following proposed rates:

(i). On-board charges ₹65.00 per MT

(ii). On-board supervision ₹194.70 per MT

(iii). Loading/ unloading/ restacking ₹58.41 per MT

(iv). Transportation ₹100.00 per MT

(e). It has proposed to introduce the following new items of cargo under loading / unloading / re-stacking and transportation:

(i). Article weighing above 20 tonnes and upto 35 tonnes.

(ii). Article weighing above 35 tonnes.

(f). The existing hire charges of equipments of different capacities listed under the tariff item "license fees and miscellaneous services" are proposed to be hiked by 30%.

(g). New rates have been proposed under the tariff item "license fees and miscellaneous services" towards equipment hire charges for forklifts and harbour mobile crane.

4.3. No major modifications to the existing conditionalities governing the application of rates have been proposed.

4.4. The estimated financial / cost position at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the TMILL are summarised below:

Sl. No.	particulars	Estimate 2009-10	(₹ in lakhs) Estimates at existing level of tariff		
			2010-11	2011-12	2012-13
(i).	Traffic (in MTs)	900000	900000	900000	900000
(ii).	Operating income	2018	2862	2934	2934
(iii).	Net surplus / deficit after return	-797	-123	-128	-182
(iv).	Net deficit as a percentage of operating income	-40%	-4%	-4%	-6%
(v).	Average net deficit as a percentage of operating income	--	-4.66%		

4.5. The recovery of past deficit apart from recovery of operating cost and return on investment for future years is cited by the operator as the reason for proposed increase of 10% as against the average net deficit of 4.66%.

4.6. As seen from the cost statement furnished by TMILL, an additional income to the tune of ₹6.11 crores for the years 2010-11 to 2012-13 is anticipated on account of the proposed revision.

5. As stated earlier, the validity of the existing Scale of Rates of TMILL notified was to expire on 31 March 2010. The TMILL vide its letter dated 16 March 2010 inter alia, requested this Authority to extend the validity of the existing tariff. Recognizing that the validity of the existing SOR expires on 31 March 2010 and also since it will take time for the proposal to mature for final consideration, this Authority vide its Order dated 31 March 2010 has extended the validity of the Scale of Rates of TMILL upto 30 September 2010, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2010 in the tariff to be determined.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 30 June 2010 from the TMILL was forwarded to KOPT and to the concerned users/ user organisations for their comments. The comments received from some of the users and KOPT were forwarded to the TMILL as feedback information. The TMILL has not responded to either the comments of the users or to the comments of the KOPT.

7. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TMILL was requested to furnish additional information / clarifications on various issues. The TMILL has responded. The queries raised by us and the replies furnished by TMILL thereon are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply furnished by TMILL
A.	General:	
(i).	The Cost statements furnished by TMILL reflect an average deficit to the tune of around 5% at the existing level of tariff for the years 2010-11 to 2012-12. TMILL has sought an increase of 10% over its existing tariff on the ground of recovery of past deficit, apart from recovery of cost of operation and return on capital employed. Recovery of past deficit in future tariff may be justified with workings keeping in view clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005.	The proposal has been revised wherein the question of past deficit adjustment does not arise. Furthermore, as about 6 months have already elapsed and existing SOR has been applied by TMILL, hence, the actual surplus/ (deficit) for FY'11 will be a mix of surplus/ (deficit) at existing SOR and that at finally approved SOR.
(ii).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The TMILL at Sl. No. 6 of its Form - 1 has indicated that it targets to achieve a ship day output of 4000 MT. This benchmark level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	The rates for Harbour Mobile Crane have been linked to the productivity levels. All other rates cannot be linked, as the productivity levels are dependent on external factors like stowage, vessel type and crane qualities/ capacities etc. which are beyond TMILL's control.
(iii).	TMILL has stated that its pricing strategy is cost based. Please bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.	(a). The productivity levels with the usage of harbour mobile crane has been taken at a higher level than the present levels and included in the conditionalities under Sec.10. (b). Also, cost of double stacking of iron ore to the user has been avoided under Sec.10/ Sec.7.

		(c). Optional rate on per metric tonne basis has been proposed for usage of equipment on-board and usage of harbor mobile crane to provide simplicity to the users commercially.																								
(iv).	In respect of Sl. No. 4 of Form-1, TMILL has furnished only a comparative position of existing rates and proposed rates. Please furnish comparative position of existing conditionalities and proposed conditionalities to govern the proposed rates highlighting the changes, in conditionalities proposed, if any with justification.	In the revised proposal, the changes in conditionalities have been highlighted, wherever applicable. (The TMILL has not furnished a comparative position of existing conditionalities and proposed conditionalities. It has, instead shown the changes proposed by it in the conditionalities in <i>italics</i> , in the proposed draft Scale of Rates. The reasons for effecting change in the conditionalities have not been furnished.)																								
(v).	TMILL has not filled up the table at Sl. No. 5 of Form-1. The TMILL is requested to provide details of the change in the average cost for a typical port user before and after the tariff change.	The revised Form -1 furnished by TMILL shows the change in the per tonne rate of cargo related charges and miscellaneous charges incase of, and. The position as furnished by TMILL is summarised and tabulated below: (₹ Per MT) <table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Handling cost</th><th colspan="2">HMC Charges</th></tr><tr><th>Before</th><th>After</th><th>Before</th><th>After</th></tr><tr><td>Iron ore exporters</td><td>176.46</td><td>182.73</td><td>49.12</td><td>56.25</td></tr><tr><td>Steel importers</td><td>451.53</td><td>504.92</td><td>82.48</td><td>90.00</td></tr><tr><td>Fertiliser importers</td><td>106.20</td><td>127.44</td><td>89.87</td><td>100.00</td></tr></table>	Particulars	Handling cost		HMC Charges		Before	After	Before	After	Iron ore exporters	176.46	182.73	49.12	56.25	Steel importers	451.53	504.92	82.48	90.00	Fertiliser importers	106.20	127.44	89.87	100.00
Particulars	Handling cost			HMC Charges																						
	Before	After	Before	After																						
Iron ore exporters	176.46	182.73	49.12	56.25																						
Steel importers	451.53	504.92	82.48	90.00																						
Fertiliser importers	106.20	127.44	89.87	100.00																						
(vi).	TMILL has not furnished the financial implication i.e. change in the revenue anticipated on account of the proposed increase, as required at Sl. No. 7 of Form-1.	The revised Form -1 furnished by TMILL shows the annual financial implication on account of the proposed increase in the cargo related charges at ₹376.19 lakhs, ₹364.07 lakhs and ₹412.36 lakhs.																								
(vii).	TMILL has not filled up the table at Sl. No. 8 of Form-1. Deviation from the tariff guidelines of March 2005 in framing the current tariff proposal in reference, if any, may be furnished with reasons therefor.	The revised Form -1 furnished by TMILL states that there are no deviation from the tariff guidelines.																								
(viii).	TMILL to furnish segregated annual accounts for Berth No. 12 in respect of the activities covered under Section 42 of the Major port Trusts Act, 1963, for the financial years 2008-09 and 2009-10 duly certified by the Chartered Accountant. The audited annual accounts for the year 2008-09 furnished by TMILL under cover of its letter dated 30 June 2009 is seen to be for TMILL as a whole.	The TMILL has furnished the segregated accounts for the years 2008-09 and 2009-10 duly audited by the Statutory Auditors of TMILL.																								
(ix).	As the financial year 2009-10 is already completed, the TMILL to update the cost statements with actuals for the year 2009-10. The estimates for the years 2010-11 to 2012-13 may be reviewed based on the actuals for the year 2009-10, if necessary.	The TMILL has stated to have made the necessary updation in its revised tariff proposal.																								
(x).	A detailed income calculation for the years 2007-08 to 2009-10 based on the actual traffic handled and applying the rates approved in the TMILL Scale of Rates (SOR) to be furnished.	The TMILL has furnished the revenue actually earned by it and the revenue calculated by applying the approved rates of TAMP, for the years 2007-08 to 2009-10. The details are summarised below:																								

		(₹ In Lakhs)				
		2007-08	2008-09	2009-10	Total	
		Actual revenue earned	2129	1798	2752	6679
		Revenue as per approved SOR	3132	2349	3496	8977
		Difference	-1003	-551	-744	-2298
(B).	Comparision of Actuals vis a vis estimates provided earlier					
	Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form - 7 of the tariff proposal filed by TMILL, the TMILL to clarify/ furnish the following:					
(i).	<p>In the Form-7, the TMILL has compared the estimates of the years 2006-07 to 2008-09 with the actuals for the said period, whereas the estimates considered in the last tariff Order was for the years 2007-08 to 2009-10. Moreover, some of the figures furnished by TMILL in the estimates column do not match with the figures relied upon by this Authority in the TMILL review Order dated 17 March 2008. The TMILL to revise the Form-7 so as to enable comparison of the estimates for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 as considered by this Authority in Order dated 17 March 2008 with the actuals for the said period.</p> <p>The income estimates are considered at 118% of the amount mentioned in Annexure 1 to the order of March 2008 in view of TAMP's approval being 18% higher. Few cost items for FY'08 has been corrected. FY'10 review is included.</p>					
(ii).	<p>Though the TMILL has updated the estimated income to give effect to the 18% increase, it does not appear to have carried out the updation correctly. The TMILL, therefore, to update the estimated income for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 to give effect to the 18% increase effected from 12 October 2007 in the cargo related charges except demurrage, equipment hire charges and charges for supply of unskilled labour.</p> <p>Factor of 118% has been applied to the amount mentioned in TAMP's Order of March 2008.</p> <p>(The TMILL appears to have increased the entire estimated income for the year 2007-08 by 18%, whereas the rates were increased by 18%, only after expiry of 30 days from the date of notification in the official gazette)</p>					
(iii).	<p>This Authority vide paragraph No. 13(xxiii)(g)(iv)(c) of its Order dated 12 October 2007 has considered the cost towards intraport transportation for the estimated traffic of iron ore at ₹75/- per tonne for the years 2007-08 to 2009-10 subject to verification with reference to actuals. The TMILL, therefore, to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹75/- per tonne incurred towards intraport transportation of iron ore.</p> <p>While budgeting during 2007, ₹75 per tonne for iron ore comprised of intraport transportation, loading at plot and heaping at jetty. The sub-contracted rate as finalized with the sub-contractor for this activity was ₹32 per MT plus equipment hire cost which amounted to ₹43 lakhs during 2009-10 (iron ore volume of 7.33 lakhs MT). The Authority may note that, considering this reduction in cost as one of the factor, the actual rate charged to the customer for iron ore handling was very less as compared to the amount approved by TAMP.</p> <p>(The TMILL has furnished a copy of the Service Contract dated 16.3.09 with a private party. The contract copy prescribes a</p>					

		rate of ₹20 per MT for intraport transportation and ₹12 per MT for stacking of Iron ore cargo. The contract is valid from May 2008 to March 2010.)
(iv).	This Authority vide paragraph No. 13(xxiii)(g)(v) of its Order dated 12 October 2007 has considered survey expenses estimated at the rate of ₹2/- per MT and ₹3/- per MT to other cargo for the years 2007-08 to 2009-10 as adopted by TMILL subject to verification of actuals during the next review of tariff of TMILL. The TMILL to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹2/- per MT and ₹3/- per MT incurred towards survey expenses of other cargo.	<p>The survey rate for iron ore was ₹0.40 per MT till Jan'10 and ₹. 0.85 per MT thereafter. The same for steel import was ₹3 per MT till June'09 and thereafter ₹2.25 per MT.</p> <p>(The TMILL has furnished a copy each of the Service Contract dated 20.2.09 and 31.1.10 with a private party. The contract copy prescribes a rate of ₹0.40 per MT for trip survey and ₹0.85 per MT for tally survey of iron ore. The contracts are valid for the period from February 2009 to January 2010)</p> <p>(The TMILL has also furnished a copy each of the Service Contract dated 1.4.08 and 11.6.09. The contract copy prescribes a rate of ₹3 per MT for surveyor and ₹2.25 per MT for tally survey of break bulk cargo.)</p>
(v).	This Authority vide paragraph NO. 13(xxiii)(i)(ii) of its Order dated 12 October 2007 has considered the estimated expenditure towards unloading of steel cargo at siding and transportation to plot/hook point at the rate of ₹110/- per tonne of rail bound steel cargo for the years 2008-09 and 2009-10 as adopted by TMILL subject to verification with actuals during the next review of tariff of TMILL. The TMILL to furnish documentary evidence to support the rate of ₹110/- per tonne incurred towards unloading of steel cargo at siding and transportation to plot/hook point of rail bound steel cargo.	<p>The rate with the party was ₹110.66 per MT during FY'10. However, in view of steep cost hike in labour wages at Haldia during July'09, the fresh rate negotiation with the contractor is under process and the rate is likely to be about ₹134 per MT since 1st April 2010. The contractor has quoted ₹135 per MT.</p> <p>(The TMILL has furnished a copy of the Service Contract dated 29.8.08 with a private party. The contract copy prescribes a rate of ₹110.66 per MT for unloading and transportation. The contract is valid from June 2008 to June 2010)</p>
(vi).	As advised by this Authority vide paragraph NO. 13(xxiii)(j)(ii) of its Order dated 12 October 2007, the TMILL to furnish documentary evidence in support of the security charges to the extent of ₹9.72 lakhs incurred during the year 2007-08.	<p>The investment in LL6 plot got delayed and became operational during FY'09. The security expenses for Berth no.12 comprises of security at 14000 SQM plot, 63000 SQM plot and shared security expenses for office / workshop. The latest bill of security deployed at 63000 SQM plot and 14000 SQM plot is enclosed in support of the expenditure projected. TAMP to note that since railway siding and covered shed at LL6 plot is yet to be constructed as the railway link is yet to come at LL6 plot; the actual security deployment was less than the projected costs during last tariff fixation.</p> <p>(The TMILL has furnished a copy of the bill for the month of August 2010. The bill month of August 2010 is for an amount of ₹144672/- for providing security guards at Berth no. 12 and LL-6.)</p>
(vii).	This Authority vide paragraph NO. 13(xLiii) of its Order dated 12 October 2007 has advised TMILL to draw up its proposal supported by cost details for individual activities. TMILL to furnish	Many tariff items in the tariff proposals are based on the sub-contracted rate of TMILL viz. loading/unloading, transportation, equipment assistance services. Other major items are having reference to the KOPT's

	detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed towards wharfage, on-board charges, on-board supervision, loading/unloading/ restacking, demurrage, transportation and miscellaneous charges.	proposed rates. The higher/ lower rates are proposed to cover overall costs and permissible return of TMILL's Berth no.12. As major cost items are fixed in nature viz. labour costs, overhead expenses, depreciation and amortisation, plot rent, equipment maintenance etc. the detailing as sought by TAMP is very difficult and practically impossible to provide.
(viii).	As mentioned by this Authority at paragraph NO. 13(xLiv) of its Order dated 12 October 2007, TMILL during the last revision had given an assurance that it will propose unit rate based on weight or volume towards levy of wharfage on unspecified cargo instead of an advalorem rate. However, TMILL proposes to continue to levy wharfage on unspecified cargo at advalorem rate. The TMILL, therefore, to propose unit rate based on weight or volume towards levy of wharfage on unspecified cargo as assured by it during last fixation of its tariff in October 2007.	The same has been complied with in the revised tariff proposal. (The TMILL has now proposed a rate of ₹236 per MT each for unspecified Import and Export cargo, in its revised draft Scale of Rates)
(ix).	In line with the observation made by this Authority vide paragraph NO. 13(L) of its Order dated 12 October 2007, TMILL to propose differential 'On-board charges' depending upon the modes of service rendered.	The mode of cargo loading/ unloading operation depends upon the nature of cargo being handled. Accordingly, and following the classification and rate differentiation as proposed by KOPT in their latest proposal for General revision of SOR has been followed.
(x).	TMILL proposes to continue with the existing services listed under on-board supervision, which includes water sprinkling at berth and cleaning of berth. The TMILL to review and revise the list of services rendered under on-board supervision by excluding the service of water sprinkling at berth and cleaning of berth from on-board supervision service and consider these tariff items in appropriate tariff item with adjustment in rates in line with the observation made by this Authority vide paragraph NO. 13(Li)(i) of its Order dated 12 October 2007. Similarly, in line with the observation made by this Authority vide paragraph No. 13(Li)(ii) and 13(Liii)(ii), TMILL is requested to review and reclassify the tariff item "Loading/ Unloading/ Restacking" in connection with use of hoppers for unloading and loading of dumpers using hoppers and propose suitable modifications in its proposed draft Scale of Rates.	The TMILL has incorporated the necessary changes in the revised proposal. (The TMILL has excluded the charges for cleaning of jetty, water sprinkling and hatch/ deck cleaning charges from the scope of On-board supervision and included it as Miscellaneous charges. However, necessary adjustment in the unit rates for the relevant services listed under "Onboard supervision" is not made) (Similarly, the TMILL has excluded the charges for use of hoppers from the scope of "Loading/ Unloading/ Restacking" and included it as Miscellaneous charges. But adjustment in the unit rate is not made)
(C).	Financial/Cost Statement:	
(1).	Capacity:	
(i).	The TMILL to furnish workings to arrive at the assessed capacity of the berth No. 12	The quay capacity has been calculated as per TAMP's advise following the pattern of

	at 10 lakh MT per annum for the years 2009-10 to 2012-13.	planned cargo mix and average ship day output rate of 4400 MT/day (target rate) the terminal annual capacity works out at 11.24 lakhs per annum as follows: 4400 MT/day x 365 days x 70% = 11.24 lakhs metric tonnes. The yard capacity could not be determined as the method suggested is not clear to us.																		
(ii).	The TMILL to determine and furnish with workings its quay side capacity at 70% utilization, taking into account percentage share of various sizes of vessels and ship day output of such vessels. Likewise, the yard capacity may be determined and furnished at 70% storage capacity taking into account the area of the yard, percentage of total area that could be used for stacking, quantity that could be stacked for per sq.mtr. of area and turnover ratio of the storage plot in a year.																			
(iii).	TMILL proposes to replace its existing loader with new payloaders during the year 2010-11. TMILL has also indicated that it targets to achieve a shipday output of 4000 MT. TMILL to intimate how the replacement of loaders and improvement in productivity has been factored into determination of the assessed capacity.	The replacement of loader has been deferred to FY'11. The replacement is proposed in view of the age of the existing equipments which has crossed 15 years plus. This replacement is proposed to maintain the existing level of operation. It may be noted that there will not be any increase in the capacity of the terminal.																		
(2).	Traffic:																			
	With reference to estimation of traffic, TMILL to clarify the following:-																			
(a).	The TMILL to furnish actual traffic handled by it during the 1 st quarter of the financial year 2010-11.	Actual traffic handled from 1 st April '10 till 31 st August 2010 is as follows: <table><tr><th>Cargo item</th><th>Traffic (in MT)</th></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>224989</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>21887</td></tr><tr><td>Sugar/Cement Clinker</td><td>47540</td></tr><tr><td>Steel import delivery from Jetty</td><td>21910</td></tr><tr><td>Steel import delivery ex-plot</td><td>29199</td></tr><tr><td>Fertiliser</td><td>13300</td></tr><tr><td>Project Cargo (Labour support only for shore handling)</td><td>28716</td></tr><tr><td>Total</td><td>387541</td></tr></table>	Cargo item	Traffic (in MT)	Iron Ore	224989	Limestone	21887	Sugar/Cement Clinker	47540	Steel import delivery from Jetty	21910	Steel import delivery ex-plot	29199	Fertiliser	13300	Project Cargo (Labour support only for shore handling)	28716	Total	387541
Cargo item	Traffic (in MT)																			
Iron Ore	224989																			
Limestone	21887																			
Sugar/Cement Clinker	47540																			
Steel import delivery from Jetty	21910																			
Steel import delivery ex-plot	29199																			
Fertiliser	13300																			
Project Cargo (Labour support only for shore handling)	28716																			
Total	387541																			
(b).	TMILL to explain the reasons for assuming no growth in the traffic during the years 2010-11 to 2012-13.	The traffic projection has been made in line with the volume expected to be handled at berth no.12 in line with actual performance till 31 st Aug'10. The prorated annual volume as per actual throughput in 5 months comes to 9.30 lakhs MT whereas projection made is better than the same. The market condition is unlikely to change favorably. Moreover, with the expected commissioning of HMC at Berth no.2 and 8, the cargo share is expected to reduce in future. Even then the most optimistic cargo projection has been made in the revised proposal.																		
(c).	The reasons for not estimating traffic of SAIL Steel for the years 2009-10 to 2012-13 be explained.	Actual handling during FY'10 was 5272 MT. For future years 10000 MT of projection has been made.																		
(d).	The reason for substantial reduction in the traffic of Fertilisers during the years 2010-11 or 2012-13 to be furnished.	The revised proposal contains projection of 1.50 lakhs MT in FY'11 and 1.25 lakhs MT p.a. thereafter.																		
(e).	Reasons for reduction in estimated project cargo traffic during the years 2009-10 to	The actual volume of project cargo handled at Berth no.12 was 39.5K MT in FY'09 and																		

	2012-13 as compared to the year 2008-09 to be explained.	28.5K MT in FY'10. The projection for FY'11 is 40K MT and 31.5 K MT thereafter. Project cargo is non-recurring in nature and difficult to project. The vessel productivity is very less (about 800 MT per day) and deliveries also take more time. Hence, it is difficult to project and optimistic projection has been made.
(3).	Operating Income:	
(i).	Apart from the general increase in rate proposed, the TMILL has also proposed introduction of some new tariff items. The yearwise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified itemwise and furnished for all the years under consideration with workings.	<p>The TMILL has proposed the following new items:</p> <p>Clause 4.8 – "Due to some operational reason if any cargo is landed from a vessel for subsequent shipment by the same vessel, wharfage shall be levied @ 118 per MT or part thereof." This item is not reflecting in the Income calculation as the possibility of occurrence is very remote. The conditionality has been introduced in line with that proposed by the KOPT.</p> <p>5.1.6 On-Board charges for all other cargo: The possibility of any other cargo type handling is remote and not projected. The item has been proposed with rates equal to that applicable for the project Cargo in view of uncertainty on the occurrence, nature and productivity of such cargo. No income projection has been made.</p> <p>6.1.8: On-board supervision for all other cargo: Basis and reason same as that for earlier point.</p> <p>7.7 – Labour support for shore handling: TMILL was currently collecting ₹18 per MT for iron and steel/project cargo wherever equipments were not provided by TMILL instead of full loading/unloading charges which was in line with the SOR of KOPT. This new tariff item has been proposed and the yearly income projection is as follows:</p> <p>2010-11 = ₹11.70 lakhs; 2011-12 = ₹9.15 lakhs 2012-13 = ₹9.15 lakhs.</p> <p>Under 10.1: 11.b and 12.b: Rate for On-board equipment assistance and HMC usage: Though per shift basis rates were in existence, to simplify the commercial aspect, this new item has been proposed as an option to the users. There will be no change in projected income in view of these items as revenue earning from shift basis usage is expected to generate same amount of revenue.</p> <p>16: Cleaning of Jetty/hatch/deck and water</p>

		<p>sprinkling for bulk Cargo Handling wherever necessary for bulk cargo handling: This has been proposed as a separate item as the same has been taken out of On-board Supervision service as per TAMP's advice.</p> <p>17. Use of Hopper for discharge of bulk materials from vessels: This has been proposed as a separate item as per TAMP's advice by way of removing conditionality which existed earlier under Loading/Unloading/re-stacking head.</p> <p>(Except Labour support for shore handling, TMILL has not estimated additional income from any of the new tariff items.)</p>
(ii).	<p>In Form-2A, the TMILL has estimated traffic of steel shipment a/c TATA steel at 1.50 lakh MT each for the years 2010-11 to 2012-13. However, in the income calculations, furnished by TMILL, it is seen that the TMILL has calculated income from 2 lakh MT of steel shipment a/c Tata Steel (i.e. 1.50 lakh MT + 0.750 lakh MT as additional traffic for rail bound cargo) during the years 2011-12 and 2012-13. In this context, the TMILL to confirm / clarify the following:</p>	
	<p>(a). The estimated traffic of rail bound cargo for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 at 50000 tonnes, 75000 tonnes and 75000 tonnes respectively is inclusive of estimated traffic on account of TATA steel estimated at 150000 tonnes each for the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>This understanding is correct. After the construction of railway siding, income from related additional handling activities has been calculated.</p>
	<p>(b). The rate of ₹53.10 per tonne has been considered in income estimation for transportation of rail bound TATA Steel cargo to plot. It is seen that no such rate has been approved in the existing Scale of Rates of TMILL. TMILL to furnish the basis for adopting the rate of ₹53.10 per tonne for estimating income from transportation. It may be noted that only a rate of ₹37.17 per tonne has been approved for undertaking transportation of steel cargo by TMILL.</p>	<p>The same has been rectified in the revised proposal.</p>
(iii).	<p>In the income computation furnished by TMILL, while calculating operating income at the existing level of tariff from steel shipment a/c Tata Steel, raw sugar/ cement clinker imports, steel/ logs discharge – delivery from jetty, steel/ logs discharge – delivery from plot, the TMILL has considered the proposed wharfage rate of ₹70.09 per MT instead of considering the existing wharfage rate of ₹63.72 per MT. TMILL to rectify the error.</p>	<p>The TMILL has rectified the same in the revised proposal.</p>
(iv).	<p>While calculating operating income at the</p>	<p>The TMILL has rectified the same in the</p>

	existing level of tariff from fertilizers (delivered from wharf), the TMILL has added Re. 1 per MT towards cleaning charge in the on-board charges of ₹31.86 per MT. The existing Scale of Rates of TMILL does not include any specific rate of Re. 1 per MT as cleaning charges. Therefore, income on this account to be estimated strictly as per the existing rates.	revised proposal.
(v).	In the calculation of operating income at the existing level of tariff the TMILL has converted the traffic of project cargo of mobile units for delivery from plot from 12500 MT into 833.33 No. of units, while calculating operating income at the existing level of tariff. The reason and the basis adopted for such a conversion to be explained.	The mobile units have now been separately projected. The estimated weight of each mobile unit has been considered at 10 MT. Basis this assumption, the 500 MT of cargo is converted into 50 units for each year.
(vi).	While calculating operating income at the existing level of tariff from project cargo of mobile units for delivery from plot, the TMILL has considered a rate of ₹2655 per unit at on-board supervision charges instead of the existing rate of ₹3540 per unit. The error may be rectified.	The TMILL has rectified the same in the revised proposal.
(vii).	While calculating income from short term allotment of hardstand land and covered sheds, the TMILL has considered the period of allotment incase of limestone as 6 months for the year 2010-11, in case of steel discharge (delivery from plot) as 8 months each for the years 2009-10 to 2012-13 and incase of immobile and mobile project cargo as 3 months each for the years 2009-10 to 2012-13. TMILL to explain as to why the allotment of hardstand land and covered sheds is not considered for the entire period in each of the financial years under consideration.	The plot allotment for each cargo category has been projected on the basis of parcel size for each cargo, area requirement for each parcel, number of parcels expected and time taken for each parcel. The revised calculation has been included in the revised proposal. (The TMILL has revised the basis for calculating plot income. The revised workings are now based on time taken per parcel and area occupied per parcel.)
(viii).	(a). The TMILL has considered an area of 54000 sq. mtrs of bareland, 9000 sq.mtrs of additional bare land and 14000 sq. mtrs of Hardstand land to calculate the lease rentals payable to the KOPT for the years 2009-10 to 2012-13. However, while calculating income from short term allotment of hardstand land and covered sheds, the TMILL has considered an area of 47000 sq. mtrs of Hardstand land and 6000 sq. mtrs of covered sheds. The reasons for estimating income from less area to be explained. The manner of utilization of remaining area to be brought out.	The income estimate is made on the basis explained in the earlier point. Please note that peak requirement is more than the average requirement. Sometimes, situation also arises when the entire available area of 38619 SQM at LL6 plot (out of 63000 SQM taken from port) and 10000 SQM at back – up area (out of 14000 SQM taken from port) is occupied. But 100% occupancy throughout the year is not expected.
	(b) A statement separately showing the total area of land and covered shed allotted to TMILL, actual land area and covered shed utilized during the years 2007-08 to 2009-10 and the actual rental	The actual rental income for the previous 3 years were as follows: 2007- 08 = ₹ 89.52 lakhs. 2008- 09 = ₹ 143.12 lakhs.

	income realized therefrom to be furnished to verify the estimates of the rental income considered by this Authority in the last fixation of tariff of TMILL in October 2007. In this regard, paragraph No. 13(xxii)(b) of tariff Order dated 12 October 2007 may be referred to.	2009-10 = ₹ 260.24 lakhs * (*this substantial increase was on account of increased iron ore volumes).
(ix).	With regard to the workings furnished by TMILL for calculating revenue from the Equipment hire charges, TMILL to clarify furnish the following:	
(a).	The basis for considering the rate of ₹5 per MT incase of iron ore, ₹4 per MT incase of steel shipment TATA steel a/c, ₹5 per MT incase of steel/ logs discharge – delivery from jetty and steel discharge – delivery from plot and ₹8 per MT incase of immobile project cargo in the estimation of income from hire charges of equipments giving reference to the tariff item approved in the existing Scale of Rates of TMILL, to be explained.	The TMILL has explained the basis in the income calculation sheet of the revised proposal.
(b).	The basis for considering the number of shifts per vessel at 12.50 shifts for Limestone and 8 shifts for raw sugar/ cement clinker imports and the number of vessels per annum to be explained.	(The TMILL has revised the basis for calculating income from hire charges of equipments. The workings are now based on productivity.)
(c).	The reason for considering number of vessels in decimal at 6.82 vessels for calculating income from equipment handling incase of Limestone.	This was done as an average calculation. Now no decimal is taken.
(d).	The TMILL has estimated income arising out of levy of charges for use of Harbour Mobile Crane (HMC) for the years 2009-10 to 2012-13 at the rate of ₹125000/- per shift, the rate of which is yet to be approved by this Authority. The basis for considering number of shifts for various cargo category in estimation of income on this account to be furnished, taking into consideration the estimated throughput of respective cargo item and productivity of the crane to handle such cargo. A detailed working in this regard to be furnished.	The detailed working will be clear from the income estimates as per the revised proposal. (The TMILL has revised the basis for calculating income from hire charges of HMC. The workings are now based on productivity.)
(4).	Operating Cost:	
(i).	TMILL has adopted an escalation factor of 5% in the estimation of operating cost. As already communicated by us vide our letter No. TAMP/27/2005-Misc. dated 18 May 2010, an escalation factor of 3.76% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.	As per the clause 2.5.1 of the Guidelines of 2005, the expenditure projections should also be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of Wholesale Price Index for All Commodities announced by the Ministry of Finance, Govt. of India. In this regard please note that as per the Annual Report for 2009-10 of Ministry of Finance, GOI, in Jan-10 the y-o-y inflation was about 8.6%. In the Annual Report of RBI as on Mar'10 it is mentioned as 10+%. Also, with regard to the practical experience as well, 3.76% as notified by TAMP appears to be very low as compared

		to the actual cost increase experienced. Accordingly, going by the Guidelines and as per the latest information available from the Ministry of Finance, we have applied 8.6% of inflation for projection purpose. We request the Authority to allow projection on above basis.
(ii).	It appears that various operations like stevedoring, maintenance labour, lashing/unlashing, intra port transportation, etc., are outsourced. TMILL to furnish copies of the relevant contract agreements in support of the rates considered in the estimations of relevant items of expenditure. Also, it must be certified and confirmed that such outsourcing contractors / suppliers are selected through a competitive bidding and the charges payable to them are fair and reasonable in relation to the market rates. In case of associated entities, if any, it should be certified that arms length relationship is maintained.	<p>The following back-up documents are provided as desired:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Stevedoring cost: Contract with M/s Ripley for Fy'10 for an amount of ₹414 lakhs is enclosed (4600001190). (the contract does not show the stevedoring rate per tonne) 2) 11 Operators are engaged at Berth no.12 for operating loaders/forklifts which are outsourced. The work order no. 4600001036 for the period April 2010 to March 2011 is attached for your reference. 3) Trailer Drivers and Helpers: 21 drivers and 21 helpers are deployed on outsourced basis. The relevant work order no. 4600001033 for the period April 2010 to March 2011 is attached for your reference. 4) Maintenance labourers: Maintenance job has been outsourced at a monthly cost of ₹1.31 lakhs per month (refer order no. 4600001034). 5) Equipment hire cost: The cost of hiring a small pay loader of less than 4 cbm bucket is ₹6000 per shift. The work order copy for the same is attached. (4600001170) for the period June 2010 to march 2012. 6) LSD/ Unlashing <ol style="list-style-type: none"> a) Steel Export: Supply of material at ₹85 per MT (ref work order no.4600001180for the period April 2010 to March 2012) and labour @ ₹15 per MT (ref. work order no. 4600001182 for the period April 2010 to March 2012) b) Steel Import/Project cargo: ₹15 per MT (ref work order no. 4600001187 for the period April 2010 to March 2012). 7) Sticker/ tag writing: A pool of 14 persons are taken on outsourced basis for the purpose of doing the job in relation to the Steel exports cargo only. 50% of these persons i.e. 7 persons are

	<p>allocated to berth no.12 in projections in view of lower export volumes. The work order no. 4600001040 for the period December 2009 to March 2011 is attached which covers cost of 14 persons.</p> <p>8) Despatch related service: ₹13 per MT (ref work order no. 4600001179) for the period April 2010 to March 2010. ((the work order shows a rate of ₹14 per MT for despatch related services of coking coal and ₹13 per MT for limestone.)),</p> <p>9) Intraport Transportation:</p> <ol style="list-style-type: none"> Limestone: ₹35 per MT has been considered as an average of existing rates applicable for Berth no.2 and Berth no.8 which TMILL have with its sub-contractor. In view of increased distance from Berth no.12 to LL6 plot as compared to B#8 and its back-up area the average is taken. (ref work order no. 4600001179) valid for the period April 2010 to March 2013). Steel export: ₹45 per MT (ref work order no. 4600001184 valid for the period April 2010 to March 2012). Iron ore: ₹26 per MT (ref work order no. 4600001181 valid for the period September 2010 to March 2011) <p>10) Survey Expenses:</p> <ol style="list-style-type: none"> Limestone: The work order no. 4600001075 for ₹2.62 per MT is attached valid for the period April 2010 to March 2012. Steel Export: The work order no. 4600001068 valid for the period April 2010 to March 2012 for ₹5.89 per MT for stock accounting plus ₹6.35 per MT for preshipment inspection CR coil totaling to ₹12.24 per MT is attached. Steel import: Ref work order no. 4600000900 for ₹2.25 per MT for FY'10 (already enclosed with reference to point no. B.4). Iron Ore: ₹0.85 per MT (ref. order no. 4600001045 which is already enclosed with reference to point no. B.4). <p>11) Clearing and forwarding: Work order no. 4600001124 (valid for the period April 2010 to March</p>
--	---

		<p>2011) for ₹4.25 per MT for break bulk export cargo.</p> <p>12) For unloading Steel export cargo at Siding Steel cargo: ₹89 per MT (ref work order no. 4600001184 valid for the period April 2010 to March 2012).</p> <p>13) Stacking of iron ore: ₹12 per MT for FY'10 (ref work order no. 4600000790 which is already enclosed with reference to point no. B.3).</p>
(iii).	Operating and Direct Labour: With reference to the operating and direct labour, TMILL to clarify/ furnish the following:	
(a).	The basis for considering the per manshift rate of ₹442/- incase of Loaders & Forklifts, ₹398/- incase of Trailer Drivers, ₹350/- incase of Trailer Helpers in the year 2009-10.	The revised calculation is on the basis of number of persons deployed and their monthly CTC to TMILL. The relevant back-up documents is enclosed as per point no. 4(ii) above.
(b).	Justification for the number of shifts of 6570 shifts per annum (6 equipments x 3 shifts x 365 days) considered in the estimation of operating labour cost for operating loaders forklifts and trailers bearing in mind the traffic estimates and the productivity of 4000 MT per shipday output targeted by TMILL for the years 2010-11 to 2012-13. A detailed working in this regard to be furnished. Similar workings for the actuals for the years 2007-08 and 2008-09 to be furnished.	The revised calculation is on the basis of number of persons deployed and their monthly CTC to TMILL. The relevant back-up documents is enclosed as per point no. 4(ii) above.
(c).	Justification for justify the increase of around 17% considered in the estimation of operating and direct labour cost for the year 2009-10 as compared to the actuals of 2008-09. Likewise, 9% increase considered in the estimation of this item of expenditure for the year 2010-11 as compared to the estimate of 2009-10.	There has been steep hike in wage cost at Haldia during last year. The projected cost estimates are based on the agreed upon wage agreement duly signed with the ALC and labour union.
(d).	Detailed working to arrive at the expenditure towards HMC labour and goliath crane operator considered under operating and direct labour for the year 2009-10.	The TMILL has excluded the same in the revised proposal.
(e).	Justification for the increase of around 138% considered in the estimation of maintenance labour cost for the year 2009-10 as compared to the actuals for the year 2008-09. A detailed working for estimation of this expenditure to be furnished supported by contract copy since this activity is outsourced.	The revised calculation is on the basis of number of persons deployed and their monthly CTC to TMILL. The relevant back-up documents is enclosed as per point no. 4(ii) above. There was error in estimates made on last occasion which has been rectified now.
(iv).	Equipment running cost:	
(a).	Oil & Lubricant Cost: Detailed working for the estimated oil and lubricant cost for the year 2009-10 to be	The equipment type wise break-up is included in the revised proposal.

	furnished.	
(b).	Repairs & Maintenance Cost: Detailed detailed working for the estimated repairs and maintenance cost for the year 2009-10 to be furnished.	The equipment type wise break-up is included in the revised proposal
(c).	Equipment registration cost: Documentary evidence to support the payment of ₹8.87 lakhs towards port permit and road tax during the year 2009-10 to be furnished.	As per the audited segregated accounts the amount is coming to ₹7.06 lakhs and accordingly taken in the proposal. The documentary evidences are attached.
(v).	Royalty: As per the provisions of the Licence Agreement entered by TMILL with KOPT, the TMILL is required to pay royalty on its traffic based on the cargo related charges leviable at KOPT. With reference to the calculation of royalty for the years 2009-10 to 2012-13, TMILL to clarify the following:	
(a).	It appears that the TMILL has erroneously considered the On-board charges of ₹28 per MT for Limestone, Sugar Imports/ Cement Clinker and Fertiliser instead of ₹27 per MT as prescribed in the existing Scale of Rates of KOPT. The error may be rectified.	As per KOPT's existing scale of rates the cleaning charge of Re 1 per MT is applicable on these cargoes as per provision of S.5.3. Accordingly Re 1 per MT was added.
(b).	The existing Scale of Rates of KOPT does not prescribe On-board supervision charges. In this context, the reason for calculating royalty by including On-board supervision charges incase of Limestone, Steel Shipment (TATA Steel), Steel/ Logs discharge from jetty and plot each, Mobile and Immobile Project cargo each to be explained. TMILL has made a mention that it is disputing this payment with KOPT. Please clarify the position.	TMILL has denied the applicability of royalty on on-board supervision charges as the same is not mentioned/ provided for in the scale of rate of KOPT and as per the License Agreement between KOPT and TMILL, the royalty is payable as per SOR of KOPT. However, KOPT had claimed the same from TMILL. This matter has gone for arbitral resolution. The cost projections have been made inclusive of royalty expense on this account. TAMP is requested to take appropriate view in this regard while approving the rates.
(c).	TMILL has claimed the entire amount paid/ payable by it to KOPT towards Royalty/ Revenue share as admissible cost for all the years 2009-10 to 2012-13. In this regard, it may be noted that the maximum admissibility of royalty/ revenue share will be to the extent of the percentage quoted by the second highest bidder as stipulated in clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 for the period after 31 March 2005.	The TMILL has rectified the same in the revised proposal.
(d).	The reason for substantial reduction in the estimated revenue share in 2009-10 as compared to the revenue share paid during the year 2008-09, though the difference in traffic is marginal.	On account of additional royalty claim made by Port with retrospective effect during FY'08 and FY'09 on various alleged notional revenue earned by TMILL as well as on on-board supervision services which has been disputed and not paid by TMILL. However, following accounting norms of conservatism, provisions were made in the books of accounts during these years which are

		mentioned in Form 7. The Authority may note that the royalty estimates in the revised proposal is made on the basis of existing scale of rates of KOPT which is under revision. Any change in the rates of KOPT as and when is notified by TAMP will have direct impact on the royalty cost estimates. The Authority is requested to bear this factor in mind while fixation of tariff for TMILL.
(vi)	Equipment Hire Charges: With reference to the estimated hire charges for equipments, the TMILL to clarify the following:	
(a)	Workings for the estimated equipments hire charges for the years 2010-11 to 2012-13.	The working is on the basis of rate of ₹6000 per shift payable to the sub-contractor and the number of shifts used which is in line with income estimate.
(b)	Copies of the relevant contract agreement in support of the rate of hire charges considered in the workings.	Already included in reply to query no. 4(ii) above.
(vii)	Lease rentals:	
(a)	This Authority during the last revision has considered lease rentals in case of 14000 sq. mtrs of hardstand land allotted by KOPT to TMILL at the rate of ₹26.44 per sq. mtr for the year 2007-08. By applying an escalation factor of 5%, the rate that would be leviable during the year 2009-10 works out to ₹29.15 per sq mtr. Instead, the TMILL has considered a rate of ₹33.59 per sq. mtr. Please rectify the error.	KOPT has revised their chargeable rate for land allotted on Feb'09. The calculation made (in the revised proposal) is at rates claimed by KOPT. TMILL had already raised this issue during joint hearing. The higher rates are disputed by TMILL. TAMP is requested to take appropriate view on this matter during tariff fixation. Also TAMP is requested to settle the dispute as already been requested by TMILL.
(b)	The estimate of plot rentals for the year 2009-10 is found to be less by around 20% as compared to the actuals for the year 2008-09. Please clarify the position.	During FY'09, TMILL had also taken various temporary plots from KOPT on short term lease basis for handling of cargo at Berth no.12. The plot rent cost of such plots were not incurred in FY'10.
(viii)	Insurance:	
(a)	The estimates of insurance cost may be justified with reference to actual payment made to insurance company. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) may be furnished.	The copies of latest major insurance policies for Harbour Mobile Crane, Stevedore Legal Liability and Civil works at Berth no.12 is attached for reference. Various other insurance policies for equipments (loaders, forklifts, goliath cranes, trailers), fire and earthquake insurance policies etc. are taken which can also be produced for verification if needed.
(b)	The estimated insurance cost for the year 2010-11 is found to be higher by around 46% as compared to the estimates for the year 2009-10. Please justify the proposed increase.	This has been revised in view of delay in capital expenditure planned at LL6 due to delay in providing railway connectivity at LL6.
(ix)	Other expenses	
(a)	LSD/ Unloading: While furnishing the LSD/ Unlashing contract as requested in the earlier part of the questionnaire, the individual contract copies in support of rates	The TMILL has provided the necessary documents as per the query no. 4 (ii).

	considered for TATA Steel, Steel/ Logs for delivery from jetty and plot and immobile project cargo to be furnished.	
(b).	<p><u>Sticker/ Tag writing/ Colour coding services:</u></p> <p>(i).The TMILL appears to have outsourced this activity. The TMILL to furnish the contract copy in this regard. The relevance of the unit of charge at Rupees per day considered in the estimation of this item of expenditure be explained with justification for considering all 365 days in a year. It is relevant to mention that the unit of charge considered by TMILL in last fixation of its tariff was per metric tonne.</p>	There are dedicated set of employees for this activity. Earlier the outsourcing was on the basis of per MT rate but now the same has been revised on the basis of actual wage cost. The copy of wage agreement and necessary calculation is attached as per reply to query no. 4 (ii).
	(ii).The increase considered in the estimates for the year 2009-10 is found to be higher by around 145% as compared to the actuals for the year 2008-09. The increase considered to be justified.	Due to steep hike in the wage costs at Haldia,the steep increase in overall costs has been considered.
(c).	<p><u>Despatch related Services:</u></p> <p>The TMILL appears to have outsourced this service. The TMILL to furnish the contract copy in this regard, in support of the rate considered for estimation of this item of expenditure.</p>	The TMILL has provided the necessary documents as per the query no. 4 (ii).
(d).	<p><u>Intraport Transportation:</u></p> <p>(i).The basis for calculation of Intraport Transportation cost to be furnished with reference to the per tonne rate of ₹30/- in case of limestone, ₹40/- incase of steel shipment (TATA steel) and ₹24/- incase of Iron ore considered for the year 2009-10. If this activity is outsourced, the contract copy, in this regard, to be furnished.</p>	The TMILL has provided the necessary documents as per the query no. 4 (ii).
	(ii). The basis for considering 60% of the estimated traffic of TATA Steel for intraport transportation to be furnished.	TMILL owns 6 trailers which is not adequate to handle an export vessel entirely. The outsourced trailer becomes necessary to be deployed. 50% transportation by own trailer in the revised proposal is on the basis of actual performance achieved during FY'10. Out of 62K MT of steel exports a/c Tata Steel, about 31K was transported using own resources during 2009-10 and balance were transported through sub-contracting.
(e).	<p><u>Survey Expenses:</u></p> <p>The TMILL appears to have outsourced this activity. The TMILL to furnish the contract copy in this regard in support of the rate considered for limestone, steel shipment of TATA steel, delivery of steel from wharf and project cargo.</p>	The TMILL has provided the necessary documents as per the query no. 4 (ii).
(f).	<p><u>Clearing and Forwarding:</u></p> <p>The basis for calculation of Clearing and Forwarding expenses be furnished with reference to the per tonne rate of ₹4.25 considered in case of steel shipment (TATA steel) for the year 2009-10, supported by contract agreement copy, if</p>	The TMILL has provided the necessary documents as per the query no. 4 (ii).

	the activity is outsourced.	
(g).	<p><u>Miscellaneous Operational Expenses:</u></p> <p>(i). The nature of the expenditure estimated towards unloading of TATA steel cargo at siding including miscellaneous services considered under this head of expenses. The basis for considering a rate of ₹75/- per tonne for this expenditure to be explained.</p>	The outsourced contract rate for unloading at siding and re-loading at siding for receiving export steel materials is ₹89 per MT. The service contract is already attached with reference to the reply to query no. 4(ii)
	(ii). Actual expenditure incurred during the year 2008-09 under each sub-item considered under Miscellaneous Operational Expenses to be furnished.	It has been included in the proposal form 3B – expenditure working.
(x).	<u>Depreciation:</u>	
(a).	<p>The TMILL has considered a rate of 4.75% to calculate depreciation on plant and machinery and cranes. As per the Companies Act, this is the rate prescribed for calculating depreciation on a Straight Line Method on plant and machinery operating in a single shift.</p> <p>However, in the calculations relating to estimating Operating and Direct Labour cost for operating loaders, forklifts, trailers, the TMILL has based its calculations for 3 shifts. The reason for not considering the applicable rate of depreciation relevant for operating 3 shifts may be explained.</p>	The depreciation rate considered for estimation is based on the rate applied in the books of accounts of TMILL. As the 3 shift operation in Ports is not regular, hence higher rate of depreciation is not applicable even if during part of the year 3 shift operation takes place. The direct labour cost estimate has now been based on actual number of labours deployed and their monthly wages.
(b).	As mentioned in paragraph No. 13(xxiv)(c) of Order dated 12 October 2007 and in paragraph No. 8(ii)(V)(v)(c) of Review Order dated 17 March 2008, the Non-Refundable Non-Adjustable (NRNA) deposit of ₹1922.33 lakhs towards 54000 sq. mtrs of land and additional NRNA deposit of ₹30.07 lakhs towards 9000 sq. mtrs of land was spread over the remaining period of the Licence Agreement. The treatment meted out to the unamortized value of the NRNA deposit in the cost statement furnished by TMILL to be explained.	The NRNA amount is included in the Capital employed calculations under the head "Others".
(5).	<u>Finance & Miscellaneous Income:</u>	
	<p><u>Terminal Value:</u></p> <p>The workings for considering ₹0.38 for the year 2007-08 and ₹0.43 lakh each for the years 2008-09 to 2012-13 as discounted terminal value to be furnished. It may be noted that discounted terminal value needs to be arrived at by discounting the terminal value based on the discount factors selected bearing in mind the PLR applicable for the respective years.</p>	Considering PLR rate of 12.75% for the year 2009-10 to 2012-13, the terminal value has been considered in the revised proposal.
(6).	<u>Finance & Miscellaneous Expenses:</u>	
	<p><u>Contribution to Provident Fund:</u></p> <p>Detailed workings for the estimated</p>	The projection for FY'11 to FY'13 has been made considering actual of FY'10 with

	contribution to provident fund for all the years under consideration to be furnished.	inflation as per TAMP's guidelines.
(7).	Capital employed:	
	Fixed Assets:	
(a).	In the absence of the segregated annual accounts for the year ended 31 March 2009, the value of the gross block of assets at the beginning of the year 2009-10 could not be verified. While revising the cost statements, the TMILL to consider the opening gross block of assets in the cost statements as that given in the segregated annual accounts for the year 2009-10.	The segregated accounts for the year FY'09 and FY'10 is enclosed and the proposal has been revised in line with the same.
(b).	TMILL has proposed additions to the gross block during the years 2009-10 and 2010-11. The additions to the gross block proposed during for the year 2009-10 towards Rail siding at a cost of ₹340 lakhs, plot development ₹350 lakhs and covered shed ₹210 lakhs, to be supported with documentary proof.	The actual investment for the FY'10 may be verified from the audited segregated accounts submitted. If TAMP further desires to have the documentary evidence in support of the same, it will be provided if requested. The investment in railway siding and covered shed has been delayed on account of delay in provision of railway connectivity to LL6. This has been planned during next couple of years.
(c).	The status of action initiated to procure the pay loaders at the cost of ₹1.40 crores in the year 2010-11 may also be intimated. The present status of procuring pay loaders may also be furnished.	TMILL is planning to replace the old 1991 make pay-loaders at Berth no.12 during FY'12 with the 2006 make second hand pay-loaders which is already operating in other port division of TMILL. The capital cost considered in the cost estimate is the net written down value as on 31 st March 2011.
(d).	It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard may be furnished.	It is hereby confirmed that the assets considered for ROCE calculation is on the basis of assumption that these assets will be commissioned during the respective years as projected.
(7).	Working Capital:	
(i).	TMILL has calculated Sundry Debtors at 2 months of the Estate income. The estate income in case of TMILL is the storage income. For the reasons stated by this Authority at para No. 8(ii)(XI)(b) of the Order dated 17 March 2008, Sundry Debtors cannot be considered as part of working capital for all the years under consideration.	Sundry debtors allowable for ROCE is now taken as nil in the revised proposal.
(ii).	TMILL has calculated Inventory at 6 months of the Repairs and maintenance cost. Please confirm as to whether this approach is in line with the prescription made for determination of inventory as given in clause 2.9.9 of the tariff guidelines.	The TMILL has confirmed the same.
(iii).	For the reasons stated by this Authority at para No. 8(ii)(XI)(a) of the Order dated 17 March 2008, payment of Security Deposit cannot be considered as part of working capital for all the years under	Clause 2.9.4 of the 2005 Guidelines defines working capital as current assets (excluding cash/deposit balance of funds) less current liabilities. As per generally accepted principles of accounting and common

	consideration.	understanding, current assets includes security deposits. Clause 2.9.9 provides that TAMP will examine the reasonableness of the various items of Working Capital, like inventory, sundry debtors, cash balances, etc.....It is noteworthy that the list mentioned is not an exhaustive list. As a part of the license for Berth no.12 and plots taken for conducting operation, TMILL is required to invest capital amount in the form of Security Deposit as per License Agreement/plot allotment conditions. Hence, the capital employed calculation as provided includes the amount of security deposit paid by TMILL. TAMP is requested to allow the same.
(D).	Scale of Rates:	
(i).	The TMILL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 10% over the existing tariff at TMILL. The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	The proposed scale of rates has been revised. Productivity linked rates are also included and appropriate rebates are proposed. Details are included in Form 1.
(ii).	Detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed towards wharfage, on-board charges, on-board supervision, loading/unloading/ restacking, transportation and miscellaneous charges for each of the cargo items to be furnished. Such detailed working also to be furnished in respect of tariff for new cargo items proposed to be introduced by TMILL as given in the proposed draft Scale of Rates.	Detailed costing for activity is practically impossible. Many rates proposed in the Scale of Rates are aligned to the actual sub-contracted costs and/or proposal of KOPT for General revision of rate/Schedule of Rent.
(iii).	The proposed note 3(vii)(b) to be modified in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines and the rate of interest to be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	The interest rate has been revised from 13% to 12.75%.
(iv).	The TMILL to list out the cargo items which is proposed to be covered under the head of 'All other cargo'. The TMILL to confirm whether such cargo items are permissible cargo at Berth No. 12 as stipulated in the LA entered between TMILL and KOPT.	The rates proposed for all other cargo is to keep a rate provision for handling non-specified cargo. No cargo projection is made. The rates are kept at same levels as applicable for project cargo. TMILL is entitled to handle all types of dry bulk/break bulk/containerized cargo except thermal coal in bulk, coking coal in bulk, various types of coke and other black cargo in bulk and various types of liquid bulk cargo handled through pipelines. Accordingly specific exclusion of such cargo is included in the conditionality of the proposed SOR.
(v).	The reasons for prescribing rates for handling containers when the TMILL does not anticipate any container traffic for the years under consideration to be explained.	Sometimes, as a part of Project cargo consignments, few containers may be needed to be handled at berth no.12. Hence, a specific rate for container handling is proposed.
(vi).	Similarly, the reasons for prescribing rates for article weighing above 20 tonnes and	Only in the case of transportation clause the specific rate for project cargo ranging

	up 35 tonnes and for articles / packages weighing above 35 tonnes, when the TMILL does not anticipate any related traffic for the years under consideration, to be explained.	between 20 MT and 35 MT is proposed. This service is generally not provided by TMILL, nor TMILL has any equipment to provide service to such over dimensional project materials. However, rate is proposed in view of high cost of outsourcing if at all required to be serviced as one of case which is very remote.
--	---	---

8. The KOPT was requested to furnish its specific comments with reference to some points contained in the TMILL's general revision proposal. The KOPT has responded. The specific points raised by us and response of the KOPT are tabulated below:

Sl. No.	Specific points raised by us	Response of KOPT															
(i).	Traffic forecast made by TMILL for the years 2010-11 to 2012-13.	<p>The cargo handled by TMILL at Berth No. 12 during the past three financial years is as follows:</p> <table border="1" data-bbox="456 660 1075 884"> <thead> <tr> <th>Fiscal</th><th>Cargo handled (in MT)</th><th>%age variation over last fiscal</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>9,31,710</td><td>(+) 4.4%</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>9,36,119</td><td>(+) 0.47%</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>11,90,833</td><td>(+) 27.21%</td></tr> <tr> <td>2010-11 (April-July)</td><td>3,16,804</td><td>(-)13.37% (compared to corresponding period of last year)</td></tr> </tbody> </table> <p>* Total tonnage during the period April'09 to July'09 was 365692 MT.</p> <p>From the above it can be seen that the volumes of overall cargo handled at Berth No. 12 during the last three financial years have shown an increasing trend. Incidentally, in the last fiscal (2009-10) the traffic handled at the berth surpassed 1.1 million tonnes. However, during the last financial year, the component of Iron Ore traffic in the total volume was about 0.73 million tonnes, making an appreciable contribution of approximately 61% to the total traffic during the period. Considering the fact that Iron Ore traffic depends on various policy of the Government of India and also that of China (the destination country), the various restraints put by such Authorities are likely to induce a drop in the overall Iron Ore traffic at HDC, including that at Berth No. 12. In view of the same, projection of overall traffic of 0.9 million tonne by TMILL for the years 2010-11 to 2012-13 seems to be in line with the prevailing trend.</p>	Fiscal	Cargo handled (in MT)	%age variation over last fiscal	2007-08	9,31,710	(+) 4.4%	2008-09	9,36,119	(+) 0.47%	2009-10	11,90,833	(+) 27.21%	2010-11 (April-July)	3,16,804	(-)13.37% (compared to corresponding period of last year)
Fiscal	Cargo handled (in MT)	%age variation over last fiscal															
2007-08	9,31,710	(+) 4.4%															
2008-09	9,36,119	(+) 0.47%															
2009-10	11,90,833	(+) 27.21%															
2010-11 (April-July)	3,16,804	(-)13.37% (compared to corresponding period of last year)															
(ii).	Utilisation of land allotted by KOPT to TMILL for computing the storage income for all the years under consideration.	<p>As per the License Agreement the land has been allotted to TMILL for undertaking cargo handling activities including storage of cargo.</p> <p>Regarding storage charges to be realized by TMILL, it may be mentioned that TMILL is entitled to levy demurrage in all cases where cargo is stored beyond free period, excepting for the cases where TMILL allots the land to their users on short term basis. In case of allotment of land on short terms basis license fee accrues to TMILL.</p> <p>From the reports submitted by the Independent Auditor so far, it has been observed that TMILL has allotted land to their users under the arrangements of plot rent agreement and realized plot rent from the user concerned. However, the report also reveals that in number of cases, TMILL had allowed usage of land for storage of cargo of users without any such arrangement of plot rent agreement. It is needless to say that demurrage beyond free period is realizable by TMILL on such cargo.</p>															

		<p>In their reports, the Independent Auditors considered all aspects as well as the provisions of the License Agreement and certified the following position in respect of generation of income by TMILL out of utilization of the allotted land for storage of various types of cargo handled at Berth No. 12:</p> <table><tr><th>Period covered under the report of Independent Auditor</th><th>* Plot Rent income considerable for the purpose of royalty</th><th>* Plot Rent income realized by TMILL</th><th>* Demurrage income considerable for the purpose of royalty</th></tr><tr><td>29.01.07 to 28.01.08</td><td>10,712,517</td><td>9,618,093</td><td>3,393,856</td></tr><tr><td>29.01.08 to 28.01.09</td><td>13,076,632</td><td>12,309,715</td><td>372,960</td></tr><tr><td>29.01.09 to 28.01.10</td><td>27,875,914</td><td>23,310,991</td><td>1,219,997</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>51,665,063</td><td>45,238,799</td><td>4,986,813</td></tr></table> <p>* The figures above are as per the reports submitted by the Independent Auditor.</p> <p>Accordingly, KOPT feels that both demurrage income and income from license of plots should appropriately be considered by TMILL while projecting storage income.</p>	Period covered under the report of Independent Auditor	* Plot Rent income considerable for the purpose of royalty	* Plot Rent income realized by TMILL	* Demurrage income considerable for the purpose of royalty	29.01.07 to 28.01.08	10,712,517	9,618,093	3,393,856	29.01.08 to 28.01.09	13,076,632	12,309,715	372,960	29.01.09 to 28.01.10	27,875,914	23,310,991	1,219,997	TOTAL	51,665,063	45,238,799	4,986,813
Period covered under the report of Independent Auditor	* Plot Rent income considerable for the purpose of royalty	* Plot Rent income realized by TMILL	* Demurrage income considerable for the purpose of royalty																			
29.01.07 to 28.01.08	10,712,517	9,618,093	3,393,856																			
29.01.08 to 28.01.09	13,076,632	12,309,715	372,960																			
29.01.09 to 28.01.10	27,875,914	23,310,991	1,219,997																			
TOTAL	51,665,063	45,238,799	4,986,813																			
(iii).	<p>The existing Scale of Rates of KOPT do not prescribe On-board supervision charges. In its calculations showing royalty, the TMILL has included On-board supervision charges in case of Limestone, Steel Shipment (TATA Steel), Steel/ Logs discharge from jetty and plot each, Mobile and Immobile Project cargo each for all the years under consideration. TMILL has made a mention that it is disputing this payment with KOPT. KOPT to clarify the position in this regard.</p>	<p>The License has been awarded in terms of Section 42 of the MPT Act, 1963 and accordingly, TMILL is authorized to undertake services mentioned under Section 42 of the Act. As per the provisions of the Act, TMILL has approached TAMP for approval of their Scale of Rates for the services they are authorized to undertake. The existing Scale of Rates of TMILL notified by TAMP includes rate for 'On-board Supervision charges'. The income earned by TMILL from such services forms a part of actual revenue earned by TMILL for the purpose of determination of Royalty.</p> <p>As per the License Agreement [Article 5.1(a)] the Licensee (TMILL) is liable to pay royalty to Licensor (KOPT) at the agreed percentage level of the actual revenue earned by Licensee. Accordingly, all income from such activity of TMILL in respect of cargo handling at Berth No. 12 is to be considered for the purpose of calculation of royalty payable by TMILL. KOPT does not accept any dispute of TMILL in this regard.</p> <p>The consideration of royalty on such charge in the cost statement by TMILL clearly indicate that TMILL themselves recognises the legitimacy of claim of royalty on such revenue and there is no merit in the purported dispute raised by them in the matter. It is also pertinent to mention that the Independent Auditor, in the reports submitted so far, has also determined royalty on income earned by TMILL against various services rendered by them, against which, no rate is available in the Scale of Rates of KOPT. TMILL at one hand disputed the royalty determined by the Independent Auditor and did not pay the same to KOPT but on the other hand, they have charged the royalty so determined by the Independent Auditor, in their Accounts as Expenses.</p>																				
(iv).	<p>The investment of ₹350 lakhs and ₹210 lakhs for plot development and covered shed respectively.</p>	<p>As per the License Agreement, TMILL was required to invest ₹2.94 Crores towards facilities for storage of cargo. As per the certification of the Auditors, amount of ₹222.4 lakhs was invested by TMILL towards erection of the warehouse, which was commissioned on 20.02.2005.</p> <p>Subsequently, further land measuring 54,000 Sq. Mtr. (approx.) has been allotted by KOPT to TMILL for developing storage facilities for</p>																				

		<p>cargo handling at Berth No. 12. Development of this area has been done by TMILL, but the cost thereof has not been intimated to KOPT. However, no additional covered shed has been made by TMILL after 2005 with additional expenditure on same. TMILL may be advised to clarify the same.</p>
(v).	<p>The KOPT to verify the segregated accounts of TMILL pertaining to the years 2007-08 to 2009-10 and furnish its comments.</p>	<p>With reference to its comments on the segregated accounts, KOPT has drawn reference to point 7 of its letter dated 18 August 2010 to TAMP, wherein KOPT has furnished its comments on the TMILL general revision proposal vide. Point 7 of the KOPT letter dated 18 August 2010 which is reproduced below:</p> <p>As TMILL have been functioning as a general purpose company the audited accounts of TMILL did not reflect the position of activities covered by the license agreement entered into with KOPT. After protracted discussions, TMILL, vide their letter dated September 14, 2007, confirmed that from current financial onwards they would consider Berth No-12 as a separate business segment and, accordingly, relevant financial information as per the requirement of AS-17 would be disclosed by them in the annual accounts of the Company as per the advice of KOPT. KOPT informed TAMP about the said confirmation which has been recorded under Para-8.6(iii) of their order dated October 12, 2007.</p> <p>However, while scrutinizing the audited accounts of TMILL for the year 2007-08, it was observed that TMILL did not adhere to the said written commitment and did not consider Berth No-12 as a separate business segment as per AS-17.</p> <p>It may be mentioned that based on the commitment of TMILL to draw their account in the specified manner from 2007-08 onwards, KOPT had earlier forwarded the accounts of Berth No-12 for the previous years identified by the statutory auditor of TMILL M/s S.B.Billimoria & Co. to TAMP, for consideration.</p> <p>As had been pointed out by KOPT to TAMP earlier and recorded under Para--8.6(iii) of their order dated October 12, 2007; there is a genuine and urgent requirement for adoption of Accounting Standard-17 by TMILL to draw up reliable Accounts of Berth No-12 at HDC, which would form part of their audited accounts every year. TMILL's failure to take appropriate action in this regard in spite of specific written commitment is unacceptable.</p> <p>It may further be mentioned that the accounts of Berth No-12 identified by the statutory auditors of TMILL and verified by the Independent Auditor M/s Ray & Ray does not show the different constituents of Income and Expenditure. It only indicates the total of Income from services and other income earned by TMILL from Berth No-12 from activities covered by MPT Act and other activities. So far as the expenditure is concerned, the said segregated accounts shows total of operating and administrative expenses and depreciation against the each of the said two categories. Consequently, we cannot comment on the income and cost considered by TMILL in the cost statement enclosed with the proposal for revision of SOR.</p> <p>In this regard it is also noteworthy that while dealing with the tariff proposal of TMILL TAMP had made the following observation in the tariff order dated October 12, 2007 [Ref: Para-13 (XLiii) of the order]: <i>"The tariff proposal is not based on item wise cost for each item. As admitted by TMILL, the tariff proposal is based on broad costing exercise. Since the proposed tariff for individual services is not with</i></p>

		<p>reference to the cost of providing the respective services, the surplus making activity cross subsidizing the deficit making activity cannot be ruled out. In this age of advanced technology, it may not be impossible to work out item wise cost for each item. The TMILL is advised to draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next revision of its tariff."</p> <p>Without appropriate segregation of accounts of Berth No-12 with item wise break up; any such costing exercise, even if undertaken, would not be verifiable.</p> <p>However, it may be mentioned that the total operating income, operating cost and depreciation indicated in the cost statement for the year 2007-08 as well as 2008-09 are not matching with the segregated accounts of Berth No-12 for the year identified/ segregated by their statutory auditors M/s Deloitte Haskins & Sells and verified by the Independent Auditor M/s Ray & Ray or that with the additional information provided in the Note-12 of Schedule -12 of the audited accounts.</p>
--	--	---

9.1. A joint hearing on the case in reference was held on 25 August 2010 at the KOPT premises in Kolkata. The TMILL, KOPT and user organisations have attended the joint hearing.

9.2. As decided at the joint hearing, the TMILL was requested to furnish a copy of its updated proposal with all relevant details to KOPT also simultaneously with its submission to this Authority. While submitting the revised proposal, the TMILL was also requested to ensure that segregated accounts till the year 2009-10 are drawn up, audited and certified and also verified by KOPT. The various issues raised by KOPT to be addressed by TMILL.

9.3. The TMILL has furnished its revised proposal under cover of its letter dated 17 September 2010. A comparative position of the original proposal of TMILL of June 2009 and the revised proposal of September 2010 is summarised and tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	particulars	As given by TMILL in original proposal filed in June 2009			As given by TMILL in its revised proposal filed in September 2010		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
(i).	Traffic (in MTs)	900000	900000	900000	941887	951500	951500
(ii).	Operating income	2862	2934	2934	2529	2607	2833
(iii).	Net surplus / deficit after return	-123	-128	-182	-317	-467	-489
(iv).	Net deficit as a percentage of operating income	-4%	-4%	-6%	-13%	-18%	-17%
(v).	Average net deficit as a percentage of operating income	-4.66%			-15.90%		

9.4. The TMILL along with revised proposal furnished audited segregated accounts for the years 2008-09 and 2009-10. The segregated audited accounts for the year 2007-08 was already furnished by TMILL along with original proposal of June 2009.

9.5. Subsequent to its revised proposal, the TMILL vide its e-mails dated 28 February 2011, 2 March 2011, 8 March 2011, 9 March 2011 and 14 March 2011 furnished the following information / documents:

E-mail dated 28 February 2011

Fixed Asset Schedule for Berth No.12 for the years 2006-07 to 2009-10.

E-mail dated 2 March 2011

- (i). Fixed Asset Schedule for both No.12 for the year 2006-07 to 2009-12 after segregating further capitalized rent from lease hold land.
- (ii). Reconciliation of lease rent payable as per proposed and with segregated accounts for the year 2007-08 to 2009-10.

E-mails dated 8 March 2011

- (i). Calculation of Book Value (WDV) of one pay loader to at Berth No.12 is replacement of the existing very old pay loader which has nil book value.
- (ii). TMILL stated that for the financial year 2009-10, out of the royalty expense of ₹347 lakhs shown in the segregated accounts, ₹.65 lakhs has been provided in the books of accounts towards disputed royalty which remains unpaid to the KOPT.
- (iii). (a). Reconciliation of expenses between figures shown in the segregated accounts and that shown in the proposal for the year 2007-08 to 2009-10
- (b). Copies of 2 work order for Railway Sliding already issued to a private party in January 2008 which could not be executed due to non-provision of railway link by the Port Authorities which has regulated into delay in completion of the expansion of Berth No.12 and consequential loss of potential earnings.

E-mail dated 9 March 2011

Revised summary of the comparison between actual revenue earned from berth No.12 vis-à-vis revenue as per approved SOR with workings:

(₹ in lakhs)

Years	Actual Revenue earned	Revenue eligible as per SOR	Differences
2007-08	2129.11	2784.29	-655.29
2008-09	1797.83	2600.57	-802.74
2009-10	2752.52	3540.89	-788.37
Total	6679.46	8925.75	-2246.40

E-mail dated 14 March 2011

At our request, the TMILL has furnished the actual tonnage handled at Berth no. 12 upto 28 February 2011 at 1147210 MT. (The TMILL has given cargo wise breakup of the traffic of 1147210 MT.)

9.6. The KOPT has furnished its comments on the revised proposal of TMILL.

10. The TMILL made a presentation of its proposal at the Office of this Authority. The KOPT was also present during the presentation. Based on the discussion held during the presentation, the TMILL has furnished the information. The main points made by TMILL are summarized below:

(i). (a). Effective Storage area in the bareland allotment of 63000 sq. mtrs:

A total area of 63,000 sq. mtrs of bare land has been taken on lease from HDC in two phases of 54,000 sq. mtr and 9,000 sq. mtr which is being developed and used for storing cargo handled through Berth no. 12. HDC has also allotted 14000 sq. mtr of hardstand land in 2002. The total effective storage area after due consideration of railway lines, sidings, utilities, office building, haul road, drains, fering etc works out to 48619 sq. mtrs – the details is as follows:

(in sq. mtrs.)

Total area allotted	63000.00
Area for rail track (A) 23.00 X 76.00 mtrs	1748.00
Area for engine escape & buffer (B) 10.95 X 87 Mtrs	952.65
Area for drain & retaining wall (C&D) 2 X 670 mtrs	1340.00
Area covered by rail track (E) 13.45 X 670 mtrs	9011.50
Siding on either side of rail track (F) 2X8X670 mtrs (This area is for handling and not for storage)	10720.00
Peripheral drain & retaining wall (G,H,I & J), (2X1X29)+(2X1X35)	128.00
Approach to two warehouses (K) 8 X 35 mtrs	280.00
Offices, Security, tower lights etc.,	200.00
Total effective storage area	38,619.00

(b). Effective Storage area in the backup area of 14000 sq. mtrs of hard stand land:

The backup area of 14000 sq. mtrs has a effective storage area of 10000 sq. mtrs after excluding utilities, roads, offices, drains etc.

(c). Thus, from the above plots of 63000 sq. mtrs and 14000 sq. mtrs, the effective storage area for cargo would be 48619 sq. mtrs. Also, an area of approximately 4500 sq. mtrs would be kept on common user basis for storage of cargo during free period. Hence, the total storage area on which rentals can be earned is 44119 sq. mtrs.

(ii). The TMILL has furnished copies of the various insurance policies.

11. The KOPT was requested to furnish the details of lease rent payable by TMILL at the existing rent schedule and the lease rent payable as per the proposal filed by KOPT for revision of its existing Schedule for land and buildings at Haldia. The KOPT vide its letter dated 10 January 2011 has furnished the requisite details. The details furnished by the KOPT are tabulated below:

Type	Area (sq. m.)	Zone	Monthly rental paid by TMILL for Dec'2010		Monthly rental payable by TMILL as per proposed SOR filed by the KOPT	
			Rate of Rent Rs./100 sq.m.)	Monthly Rental incl. Service tax @ 10.3% (Rs.)	Rate of Rent Rs./100 sq. m.)	Monthly Rental incl. Service tax @ 10.3% (Rs.)
Bldg. Lic	278.000	RZ	157.35	43743	153.00	42534
Bldg. Lic	45.000	DZ	94.07	4233	93.00	4185
Land Lic.	14000.000	DIZH	3702.90	571802	3695.00	570852
Land Lic.	1000.000	DIZ	2380.78	26261	2376.00	26207
WL Lic.	2		1710.36	3772	2000.00	4412
Lease	54000.000	DIZ	2267.41	16206178 *	2376.00	16982317
Lease	9000.000	DIZ	2267.41	2701030 *	2376.00	2830366

* As against the yearly rent payable as stated above, the actual payment made by TMILL is ₹11260530 for 54000 sq. mtrs of land and ₹1876080 for 9000 sq. mtrs of land.

12.1. The TMILL has filed a separate proposal in July 2008 for fixation of hire charges for Harbour Mobile Crane (HMC) for use at Berth No. 12 of HDC at KOPT. The proposed provisions are included by TMILL in the general revision proposal, which was filed later.

12.2. The TMILL vide its letter dated 29 July 2008 has sought approval for a rate of Rs.125000/- per shift towards hire charges for HMC. TMILL has furnished cost statement for fixation of hire charges for HMC. It has also furnished copies of the letters from some of its major users agreeing to the proposed hire charge of Rs.125000/- per shift.

12.3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the TMILL proposal was forwarded to the land lord port i.e. KOPT and to the concerned users/ user organisations alongwith additional user as suggested by the TMILL for their comments. The comments received from the KOPT and some of the users were forwarded to the TMILL as feedback information. The TMILL has not responded to the comments of KOPT and the users.

12.4. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was found that additional information/ clarifications are required from the TMILL on some points. We have vide our letter dated 18 August 2010 requested TMILL to furnish additional information/ clarification. TMILL has not responded.

13.1 A joint hearing in this case was held on 25 August 2010 at the KOPT premises. At the joint hearing, the TMILL submitted that the proposed rate for MHC is already included as a part of its general revision proposal. The TMILL further submitted that the issue of hiring of MHC is no longer relevant in view of certain changes in operational conditions at HDC and the proposal of TMILL is essentially for ratification of the charges already levied. In this regard, the TMILL undertook to furnish a letter of consent towards the charges levied by it from all the parties who have availed the services of MHC so far.

13.2. After reminders, the TMILL has forwarded copies of letter of consent towards charges levied from the following eight users for hiring the MHC:

- (i). M/s. Ripley & Company Limited
- (ii). M/s. Tata Steel Limited
- (iii). M/s. Spanoceanic Services Private Limited

- (iv). M/s. Rashmi Metaliks Limited
- (v). M/s. J.M. Baxi & Co
- (vi). M/s. Devi Shipping Agency
- (vii). M/s. Jagwani Projects (P) Limited
- (viii). M/s. Sudama Export Private Limited

13.3. The above said users have agreed for paying a maximum charge of ₹1,25,000 per shift and asked for rebate in the event of breakdown of the crane, labour dispute, heavy rain or any other reason attributable to TMILL.

13.4. The TMILL has stated that the MHC is utilised for handling steel/ raw materials allowable as per the LA with KOPT.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

15. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of TMILL was fixed for the first time in October 2007 vide Order dated 12 October 2007. In the said tariff Order, a reduction of 20% in the then existing tariff of TMILL was effected. This reduction arose mainly on account of the additional surplus accrued to the TMILL from the commencement of its operations till September 2007. With reference to an application filed by TMILL to review the tariff Order of October 2007, this Authority vide its Order in March 2008 disposed the review application filed by TMILL and allowed the TMILL to refund the excess collection made by it during the period from the commencement of its operations till 23 November 2007. Since the excess collection was allowed to be refunded, the cost position warranted an increase in the then existing tariff of TMILL. Accordingly, this Authority accorded an increase of 18% over the then existing level of cargo related charges except demurrage rates, equipment hire charges and charges for supply of unskilled labour, to be effective from the effective date of the implementation of the tariff Order dated 12 October 2007 till 31 March 2010.

Subsequently, this Authority vide its Order dated 31 March 2010 has extended the validity of the existing Scale of Rates of TMILL till 30 September 2010, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 31 March 2010 in the tariff to be determined for the next tariff cycle.

- (ii). The TMILL has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in June 2009. This proposal was taken up for consultation with the relevant users/ user organisations. At the joint hearing, the TMILL desired to revise its proposal. Accordingly, the TMILL under cover of its letter dated 17 September 2010 has furnished a revised proposal. The revised cost statement furnished by TMILL under cover of its letter dated 17 September 2010 alongwith the subsequent

additional information/ clarifications furnished by TMILL is considered for the purpose of this analysis.

- (iii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

During the last fixation of tariff of TMILL, this Authority had relied upon the estimates for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 with that of the actuals for the said years. Further, the TMILL has continued to operate its facilities beyond March 2010 at the level of tariff approved in March 2008.

Thus, the actuals for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 have been considered to analyse the past performance of TMILL. The period from April 2010 to March 2011 has been considered as part of next cycle under consideration.

- (iv). As was done in the previous occasion, the KOPT was requested to verify and furnish its comments on the audited Segregated Accounts of TMILL. The KOPT has pleaded its inability to furnish its comments on the ground that the Segregated Accounts of TMILL have not been drawn up as per the relevant Accounting Standard. We do not have the response of TMILL on the position taken by KOPT, though it was brought to the notice of TMILL during the proceedings of the case. It has to be recognised that the need to prepare a Segregated Accounts arises since the Licensee operates in many other areas apart from the licensed premises and the Accounts drawn up by him include the results of all his operations. The basic requirement of BOT cases is that the successful bidder of a port project has to form a Special Purpose Vehicle (SPV) to discharge his obligations under the Licence Agreement. It is incumbent upon the Landlord port to ensure that such SPV has been formed and then enter into a Licence Agreement with such separate entity created. For reasons not known to us, KOPT does not appear to have followed this established procedure. It would be necessary for KOPT to take appropriate steps to ensure such SPV is formed instead of pleading before this Authority its inability to verify the Segregated Accounts. This position came up for focussed discussion in the last revision of tariff of TMILL and KOPT did verify the Segregated accounts. Till KOPT ensures its Licensee forms a separate SPV and maintains separate accounts, the onus of certifying the Segregated accounts squarely rests on KOPT. We presume that KOPT has no serious objection to the Segregated Accounts presented by TMILL, or else, it should have taken upon the matter with its Licensees before reverting to this Authority.
- (v). The performance of TMILL during the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 is analysed below:
- (a). As brought out earlier, this Authority in its order of March 2008 allowed an across the board increase of 18% over the then prevailing tariff, to be effective from the effective date of implementation of the Order dated 12 October 2007. Since the impact of the upward revision of tariff is reflected by the actual income, the

estimated income for the period from the effective date of implementation of the Order dated 12 October 2007 to 31 March 2010 is updated to reflect the increase granted, so as to enable a correct comparison between the actuals and the estimates.

- (b). TMILL has handled a cargo traffic of 941838 MTs, 924992 MTs and 1209077 MTs during the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively, as against the estimated cargo traffic of 900000 MTs, 950000 MTs and 1000000 MTs during the corresponding years. Incidentally, the TMILL had estimated container traffic to the tune of 500 TEUs each during the years 2007-08 to 2009-10. However, the TMILL has not handled any containers during the said period. Thus, as against the estimated total cargo traffic of 2850000 MTs, the TMILL has actually handled cargo of 3075908 MTs. The variation in cargo traffic handled works out to around 8%.
- (c). Since the tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the private operator at his discretion, the TMILL was requested to furnish a detailed income calculation for the years 2007-08 to 2009-10 based on the actual traffic handled by it and by applying the rates approved in the Scale of Rates (SOR). Based on the workings furnished by TMILL, it is seen that the income based on the rates approved in its SOR for the years 2007-08 to 2009-10 are ₹2784.29 lakhs, ₹2600.57 lakhs and ₹3540.89 lakhs. This is considered as actual operating income for the years 2007-08 to 2009-10, for the purpose of past analysis.
- (d). As seen in the Segregated Accounts for the years 2008-09 and 2009-10, there is an income to the tune of ₹15 lakhs and ₹8.39 lakhs are reported under 'Other Income'. The TMILL has excluded the said income from the cost statement. However, for the purpose of the past analysis, it is treated as part of Finance and Miscellaneous Income in line with the approach adopted in respect of other major port trusts and private terminals.
- (e). It may be recollected that the TMILL has to pay Revenue share to the Licensor port KOPT on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The Segregated Accounts for the years 2007-08 to 2009-10 show an amount of ₹492.76 lakhs, ₹452.79 lakhs and ₹346.82 lakhs as Royalty.

The KOPT as well as the TMILL have reported some dispute between them with regard to the quantum of revenue share payable by TMILL to KOPT. The disputed amount as reported by TMILL is to the tune of ₹297 lakhs, ₹261 lakhs and ₹65 lakhs for the said three years. The TMILL has made provisions for the disputed amount in its Segregated Accounts for the respective years and the amount is not yet paid by the TMILL to KOPT. It is noteworthy that the KOPT has also acknowledged this position. The undisputed revenue share is only considered in this analysis, without prejudice to the contentions of the rival parties before the appropriate forum.

In line with the stipulation contained at Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of 2005, pass through of revenue share was allowed in the last tariff fixation of TMILL to the extent of 8.126% of the cargo related charges as per prevailing

Scale of Rates of KOPT for the years 2005-06 onwards. In other words, 76.91% of Revenue share payable by TMILL (i.e. 10.565%) only can be the maximum pass through that can be considered in tariff exercise. Hence 76.91% of the undisputed Revenue share is considered as a pass through in the past analysis for the years 2007-08 to 2009-10.

- (f). The Segregated Accounts furnished by TMILL do not explicitly reveal the lease rentals paid by TMILL to KOPT, as the Segregated Accounts reflects the position net of plot rental income for the years 2007-08 to 2009-10. The TMILL has furnished a Reconciliation statement to arrive at the lease rentals considered by it in its Cost statement. The lease rentals as furnished by TMILL in its Cost statement for the years 2007-08 to 2009-10 are considered in the past analysis.
- (g). Depreciation considered by TMILL in the Cost statement for the years 2007-08 to 2009-10 was lower by ₹96.35 lakhs, ₹108.53 lakhs and ₹113.93 lakhs as compared to the Segregated accounts for the respective years. In other words, a lower amount of depreciation has been considered in the Cost statement. The TMILL has explained that on the ground that it has acquired the right to use the land of KOPT, it has capitalized the entire lease rentals and shown it as an asset in the Segregated Accounts. Therefore, it is charging lease rental payable for the relevant year and showing it as part of depreciation in the Segregated Accounts. However, in the Cost statement, it has considered the lease rentals under the head of lease rentals and shown depreciation at the lower level. The position reported by TMILL is taken into account.
- (h). As stated above, the Fixed Asset Schedule pertaining to Berth no.12 for the years 2007-08 to 2009-10 includes the capitalized lease rentals. At our request, the TMILL has furnished the Fixed Asset Schedule pertaining to Berth no.12 for the years 2007-08 to 2009-10 by segregating the capitalised lease rentals from the Other assets. Accordingly, the net block of assets (excluding capitalized lease rentals) for the years 2007-08 to 2009-10 is taken as base and considered in the analysis.
 - (i). The working capital is analysed below:
- (i). Sundry Debtors are not taken into account, as it was not considered as part of Current assets in the Order of October 2007 and also in the Review Order of March 2008.
- (ii). The tariff guidelines of 2005 has prescribed a limit of six months average consumption of stores excluding fuels incase of items of Inventory. The TMILL has not furnished the details of the consumption of stores and fuels. During the last fixation, 50% of the repairs and maintenance was considered as Inventory, as then proposed by TMILL. On the same lines, 50% of the Repairs and maintenance as reflected in the segregated Accounts is considered as Inventory.
- (iii). Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads, as done during the last tariff fixation of TMILL.
- (iv). The TMILL has not furnished the current liabilities for the years 2007-08 to 2009-10. The current liabilities shown in the audited Segregated Accounts is for the

entire Haldia division and not with reference to Berth no.12. Therefore, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts is taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated based on the approach as explained in the preceding paragraphs for the years 2007-08 to 2009-10 in the analysis.

- (v). Since the Current Liabilities for the years 2007-08 to 2009-10 is found to be more than the Current Assets, the Working Capital results in a negative figure. Therefore, the Working Capital is considered as NIL for the years 2007-08 to 2009-10. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of assets at ₹2884.99 lakhs, ₹3823.50 lakhs and ₹3946.30 lakhs for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively.
- (j). In the last tariff Order of October 2007, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2007-08 to 2009-10. The same position is maintained for allowing Return on the actual Capital Employed for the said years.
- (vi). The Hon'ble High Court of Calcutta passed an Order on 15 May 2009 on the Writ Petition in reference. The directions of the Hon'ble High Court to this Authority are contained in the last paragraph at Page No. 48 of the High Court order. The following actions are to be taken by this Authority to comply with the said directions:
 - (a). Revisit the decision of this Authority not to allow the further sum of ₹1.14 Crore on account of shore handling charges.
 - (b). Correct the tariff by accounting for the amount paid by the TMILL by way of royalty for the period prior to April, 2005;
 - (c). Specify how the recalculated excess charges should be adjusted in the tariff already fixed or the future tariff to be fixed for the TMILL.
 - (d). Communicate its decision within 10 weeks from the date of order to TMILL.

Since this Authority has filed an appeal before the Division bench of Calcutta High Court against the Order of May 2009 on Royalty/ Revenue share for the period prior to 31 March 2005, only the decision of this Authority contained in Order dated 17 March 2008 to not allow the sum of ₹1.14 Crores is revisited. Exclusion of the sum of ₹1.14 Crores now, from the estimates of income relied upon in the last tariff fixation of TMILL is a redundant exercise, as the actual income for the relevant years is now available. Nevertheless, for the purpose of comparison of the actual income for the years 2007-08 to 2009-10 with the income estimated for the corresponding period during the last fixation of tariff of TMILL, for past period analysis, a sum of ₹1.14 crores is excluded from the estimated income.

- (vii). (a). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ In Lakhs)

Particulars	Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2007-08 to 2009-10	Aggregate of Actuals for the the years 2007-08 to 2009-10	% Variation
Traffic (in MTs)	2850000	3075908	+ 7.93%
Op. Income	8280.67 *	8925.75	+ 7.79%
Total Exps (incl. Depn)	6254.17	5307.31	- 15.14%

* The operating income estimates are moderated to reflect increase of 18% in cargo related charges granted in the then existing rates of TMILL. The estimates of operating income also exclude the additional income to the tune of ₹1.14 crores from Shore handling wrongly estimated and considered in the estimates of last tariff fixation of TMILL (revisited in compliance of the Order of the Hon'ble High Court of Calcutta in WP No.10094 (W) of 2008).

The details regarding the Actual Return earned by TMILL on the Capital Employed are given in the following table:

(₹ In Lakhs)

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	Average
Actual Surplus before Return earned by TMILL	1221.68	979.31	1426.92	1209.30
Actual Capital Employed	2884.99	3823.50	3946.30	3551.60
Actual Return earned on actual capital employed	42.35%	25.61%	36.16%	34.05%
Variation in Return on Capital Employed @ 16%	164.69%	60.07%	126.00%	112.81%

- (b). As can be seen from the above tables, the average additional surplus over and above the admissible cost and permissible return achieved by the TMILL during the said three years is found to be 112.81%.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Therefore, there is a case to adjust the past surplus in the current tariff cycle of TMILL, as per Clause 2.13 of the tariff guidelines.

- (c). As can be seen from the position given above, the TMILL has made an additional surplus over and above the admissible cost and permissible return during the years 2007-08 to 2009-10 at the existing level of tariff. Thus, the alleged estimation error the last fixation of tariff of TMILL to the tune of ₹1.14 crores on account of Shore handling during the said years has not put TMILL in a disadvantageous position. Thus, even after updating the estimates of operating income for the years 2007-08 to 2009-10 as explained earlier, the additional surplus emerges, which is to be set off in the future tariff.

(viii). It may be recollected that in the Review Order of TMILL in March 2008, an amount of ₹1775.13 lakhs was assessed as additional surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period from 2002-03 to September 2007. The said additional surplus was after taking into account the estimated deficit of ₹204.36 lakhs for the first half of the year 2007-08. This additional surplus of ₹1775.13 lakhs was ordered to be refunded to the concerned parties with interest. On analysis of actual performance of TMILL for the year 2007-08, it emerges that the operator has actually made an additional surplus of ₹760.08 lakhs for the entire year of 2007-08. The additional surplus for first 6 months for the year 2007-08 works out to ₹380.04 lakhs as against the estimated deficit of ₹204.36 lakhs for the corresponding period. Hence the revised actual additional surplus for the period from 2002-03 to September 2007 for refund to the concerned parties works out to ₹2359.54 lakhs as against the earlier quantified amount of ₹1775.13 lakhs.

(ix). The revised refundable excess collection as a percentage of actual total operating income is shown below:

(₹ in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Amount
(i).	Total actual operating income for the period 2002-03 to 1 st half of 2007-08	10694.47
(ii).	Excess refundable collection as per actuals determined now	2359.54
(iii).	Actual refundable excess collection as a % of actual total operating income	22.06%

In the last review Order of March 2008 of this Authority, the TMILL was directed to refund the excess collection of ₹1775.14 lakhs at 16.36% of the bill amount made by it during the period from the commencement of its operations till 23 November 2007 (i.e. till date on which the revised Scale of Rates fixed by this Authority was to take effect) to the concerned parties. In the Writ petition filed by TMILL in the Hon'ble High Court of Calcutta, one of the prayers of TMILL was to set aside the Order of this Authority to refund the excess collection. The Hon'ble Single Judge of Calcutta High Court has not admitted this prayer of TMILL. The TMILL has preferred an appeal before the Division bench of the Calcutta High Court on various grounds, one among them being that this Authority has no power to direct any refund to its users. Though the Appeal is yet to be disposed of by the Hon'ble High Court of Calcutta, the Hon'ble High Court has not stayed either the operation of the tariff Order dated 17 March 2008 or the judgement and Order dated 15 May 2009 passed by the Hon'ble Single Judge in WP No. 10094 (W). Therefore, the direction given by this Authority to refund the excess collection, holds good. However, the amount to be refunded to the concerned parties stands revised at ₹2359.54 lakhs as against the earlier quantified amount of ₹1775.13 lakhs.

- (x). A summary of the surplus for the past period from October 2007 to 31 March 2010 is given below:

₹ in lakhs	
Years	Amount
2007-08 (6 months from October 2007 to March 2008)	380.04
2008-09	367.55
2009-10	795.51
Total	1,543.10
50% to be set off in future tariff	771.55

- (xi). As per Clause 2.13 of the tariff guidelines the past surplus is to be set off prospectively. Since the year 2010-11 will be over before the revised tariff approved for TMILL comes into effect, the adjustments of past surplus can only be effected from the year 2011-12 onwards, as no retrospective adjustment of tariff is envisaged. Following the approach adopted in the cases of some other private terminals which were decided earlier, the past surplus is set off over a period of five years beginning from the year 2011-12.
- (xii). The cargo profile at berth No. 12 consists of iron ore, limestone, steel, logs, fertilizer, project cargo and earth moving equipment. As against the actual traffic of 1209077 MTs during the year 2009-10, the operator in its revised cost statement has estimated total throughput of 941887 MT, 951500 MT and 951000 MT for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The TMILL has almost estimated the same level of traffic for the years 2010-11 to 2012-13, without considering any growth in its traffic projections.

Considering the actual traffic of 11.47 lakhs MT handled by TMILL during the period of 11 months from April 2010 to February 2011, the annual traffic for the year 2010-11 works out to 12.52 lakh MT, which is comparable to the actual traffic of 12.09 lakh MT for the year 2009-10.

As against the cargo traffic of 941887 MTs as estimated by TMILL in its revised proposal for the year 2010-11, it is seen that the TMILL has already actually handled 1147210 MTs till February 2011. In a scenario where the actuals for almost the entire year is already available, there is no reason why this Authority should not consider the pro-rated traffic based on actuals for the year 2010-11. As a result, cargo traffic of 1251502 MTs is considered for the year 2010-11.

Relying on the statement made by TMILL that it anticipates no growth of traffic during the years 2011-12 and 2012-13 on the

ground that market condition is unlikely to change favorably and that with the expected commissioning of HMC at Berth no.2 and 8 of KOPT, and also since KOPT has endorsed the position of no growth in the traffic for all the years under consideration, the traffic for the years 2011-12 and 2012-13 each is estimated at the level of traffic estimated for the year 2010-11 at 1251502 MTs.

The TMILL has not projected any container traffic in its future traffic estimates. It may be recalled that during the last revision of tariff of TMILL in October 2007, the TMILL had included container traffic in its traffic estimations. However, as discussed earlier, no container has been handled by TMILL at Berth No. 12. KOPT has argued that TMILL is not permitted to handle any container traffic and as a result has requested to not prescribe any rate for handling containers in the SOR of TMILL. However, as recorded in the tariff Order of October 2007, the permissible cargo at Berth no. 12 as stipulated in the LA includes containerized cargo and as such, it is for the Licensor and Licensee to sort out the issues among themselves.

If there is a significant reduction in the cargo traffic handled by TMILL during the years 2011-12 and 2012-13, as compared to the traffic estimates considered by us now, it is open for TMILL to seek an ahead of schedule review of its tariff.

- (xiii). (a). The TMILL has furnished detailed workings for estimation of income from cargo handling for the years 2010-11 to 2012-13. Considering the revised estimated traffic of 1251502 MTs each for the year 2010-11 to 2012-13 and the relevant rates prescribed in the existing Scale of rates of TMILL, the estimated income for the years 2010-11 to 2012-13 from cargo handling is reworked.

Incidentally, the TMILL has also estimated income from providing on-board equipment assistance for various types of cargo. The existing Scale of rates of TMILL prescribes Equipment assistance charges for handling equipments like front end loaders and forklifts of different capacities. The TMILL has estimated the income for providing equipment assistance and furnished workings in this regard. It has assumed different number of shifts for the use of different handling equipment and also different parcel size for the various types of cargo estimated to be handled. The basis for the assumptions made by TMILL remains unexplained. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from providing equipment assistance.

Thus the revised cargo handling income estimated at ₹2594.23 lakhs, ₹2598.12 lakhs and ₹2600.31 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively is considered in this analysis.

- (b). The 'Other Income' as shown in the Cost statement comprises of Plot Rental income and Income from the use of HMC at Berth no. 12.
- (i). The TMILL has furnished workings to arrive at the plot rental income for the said years. As seen from the workings, the estimate is based on the assumptions of TMILL regarding parcel size for each category of cargo, area requirement for each parcel size, number of parcels expected and storage time for each parcel. Based on the workings furnished by TMILL and the assumptions made by it in this regard, the estimates of plot rental income are revised to reflect the revised cargo traffic of 1251502 MTs each considered for the years 2010-11 to 2012-13. Thus, the revised plot rental income works out to ₹216.68 lakhs each for the years 2010-11 to 2012-13.
- (ii). With reference to the income estimated by TMILL from the use of HMC at berth no. 12, it is relevant to mention here that the TMILL has filed a separate proposal for fixation of charges for the use of HMC at berth no. 12 in October 2008. From the proceedings relating to this case, which has been brought out in the earlier part of this Order, it is seen that TMILL has been levying the said rate.

As seen from the workings, the HMC is proposed to be utilised by TMILL in respect of cargo like Iron ore, Steel imports, Fertiliser Raw materials, Sugar and Project cargo. The TMILL has assumed different levels of productivity per day for different cargo and considering the traffic of the respective cargo, has arrived at the number of shifts. Based on the assumptions made by TMILL in its workings and by considering the rate of ₹125000/- per shift, the estimated income from the use of HMC is revised so as to reflect the revised estimates of cargo traffic of Iron ore, Steel imports, Fertiliser Raw materials, Sugar and Project cargo. The revised income from the use of HMC works out ₹582.44 lakhs for the year 2010-11.

In order to avoid the hassles of billing based on the actual usage of HMC, the TMILL envisages to levy charges for the use of HMC on tonnage basis, though the operator has also proposed to levy charges on shift basis. From a user's point of view, the duration of deployment of the crane for loading/ unloading operations may not be of much relevance. For the

user, the tariff should correlate to the tangible output i.e. cargo handled. Hence, it would be more appropriate to prescribe tariff on tonnage basis instead of shift basis. The modified calculation results in a rate of ₹24/- per MT for use of the HMC at berth no. 12. This is discussed in the later part of this analysis. Since the rate on tonnage basis approved for the use of HMC at TMILL will be applicable for the years 2011-12 and 2012-13, the income from the use of HMC for the years 2011-12 and 2012-13 is estimated for the revised traffic estimates at ₹24/- per MT. The income so arrived works out to ₹245.31 lakhs each for the years 2011-12 and 2012-13.

- (xiv). In respect of all the expenditure estimates for the years 2010-11 to 2012-13, TMILL has considered an escalation factor of 8.60% per annum, on the ground that the year on year inflation in January 2010 was about 8.60% as per the Annual Report for the year 2009-10 of Ministry of Finance, Government of India. The TMILL has further contended that the escalation factor of 3.76% notified by this Authority for the tariff cases to be disposed during the year 2010-11 is very low as compared to the actual cost increase experienced.

The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Revised Tariff Guidelines which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. It is to be noted that the expenditure estimates are moderated applying the escalation factor of 3.76% in the tariff cases of the major port trusts and private terminal operators decided during the year 2010-11. Therefore, it may not be possible to deviate in the case of TMILL alone, from the procedure followed so far in respect of other cases. Hence, the expenditure projections of TMILL are moderated applying the escalation factor of 3.76% per annum, taking the respective previous year as base.

- (xv). Operating and Direct Labour cost consists of "Stevedoring expenses" and "labour cost for operation of Equipments".
- (a). The TMILL has applied an escalation factor of 8.60% per annum over the actuals of ₹414 lakhs incurred during the year 2009-10, to arrive at the estimates of Stevedoring expenses for the years 2010-11 to 2012-13.

The TMILL has outsourced the stevedoring activity. A copy of the Contract furnished by TMILL for the year 2009-10 indicates an amount of ₹414 lakhs, but does not indicate the per tonne rate. It also does not indicate the volume of traffic

for the year 2009-10. It may be relevant to recollect that during the last fixation of tariff of TMILL in October 2007, the expenditure on this account was considered on per tonne basis at the rate of ₹38 per MT based on the Contract copy furnished by TMILL at the relevant point of time, as proposed by TMILL then.

Taking into account the actual stevedoring expenditure of ₹414 lakhs for an actual traffic of 1209077 MT, the rate works out to ₹36.47 per MT. This rate is taken as base and escalated by 3.76% per annum to arrive at the per tonne rate for the years 2010-11 to 2012-13. Accordingly, the estimates of cost of Stevedoring activity are considered at ₹444.64 lakhs, ₹461.36 lakhs and ₹478.70 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

- (b). The other element is labour cost for operation of Equipment. The cost includes cost of Operators for operating Loaders and Forklifts and cost of Trailer drivers and helpers. The TMILL has estimated this cost at ₹92.17 lakhs, ₹100.10 lakhs and ₹108.71 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively as against the actuals of ₹88.40 lakhs during the year 2009-10. The estimates for the year 2010-11 are supported by contract copies in respect of both the said expenses. As reported by TMILL, the cost is for 11 operators for operating Loaders and Forklifts and 21 trailer drivers and 21 cleaners. The rates applicable for the year 2010-11 is taken as base and escalated by 3.76% per annum to arrive at the labour cost for the years 2011-12 and 2012-13, as against the escalation factor of 8.60% considered by TMILL.
- (xvi). The TMILL has estimated the cost of labour for maintenance of equipment at ₹15.76 lakhs, ₹17.12 lakhs and 18.59 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively as against the actuals of ₹13.18 lakhs during the year 2009-10. As reported by TMILL, the cost is for 12 labourers. The TMILL has furnished Contract copy with reference to the expenditure of ₹15.76 lakhs applicable for the year 2010-11. This is taken as base and escalated by 3.76% per annum to arrive at the labour cost for the years 2011-12 and 2012-13.
- (xvii). The Equipment Running Cost comprises of Oil and Lubricant cost and Repairs and maintenance cost in respect of Bulk handling Equipment like loaders, trailers, forklifts and Harbour Mobile Crane and Equipment Registration cost.
- (a). From the workings furnished by TMILL, it is seen that the Loaders are used in respect of handling Bulk cargo like Iron Ore, Limestone, Raw Sugar, Cement Clinker. To arrive at the Oil and lubricant cost in respect of Loaders for the year 2010-11, the TMILL has taken the actual Oil and lubricant cost in

respect of Loaders for the year 2009-10 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2010-11 and applied an escalation factor of 8.60%. In the absence of any details relating to the consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon, and accordingly the cost is considered for the revised traffic subject to restricting the escalation factor to 3.76%.

- (b). Similarly, from the workings furnished by TMILL, it is seen that the trailers and forklifts are used in respect of handling Break bulk cargo like Steel, Logs and Project cargo. To arrive at the Oil and lubricant cost in respect of trailers and forklifts for the year 2010-11, the TMILL has taken the actual Oil and lubricant cost in respect of trailers and forklifts for the year 2009-10 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2010-11 and applied an escalation factor of 8.60%. In the absence of any details relating to the consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon and accordingly the cost is considered for the revised traffic, subject to restricting the escalation factor to 3.76%.
 - (c). To determine, the Oil and lubricant cost in respect of HMC for the years 2010-11 to 2012-13, the TMILL has linked the actual cost of Oil and lubricant cost incurred during the year 2009-10 to the actual total number of shifts operated during the year 2009-10 and proportionately adjusted to the total number of shifts estimated to be operated during the years 2010-11 to 2012-13 and applied an escalation factor of 8.6%. The methodology adopted by TMILL is relied upon and accordingly the cost is considered for the revised number of shifts relevant for the revised traffic, subject to restricting the escalation factor to 3.76%.
 - (d). The TMILL has made an actual payment of ₹7.06 lakhs during the year 2009-10 towards port permit and road tax. The TMILL has furnished documentary evidence for payment of port permit and road tax. For the years 2010-11 to 2012-13, the TMILL has considered an amount of ₹7.06 lakhs each, without any escalation.
- (xviii). This Authority has recently disposed of the general revision proposal of KOPT in November 2010. The revised cargo related charges have come into effect at KOPT from the later part of March 2011. As stated earlier, as per Clause 5.1(a) read with Clause 4.1(a) of the Licence Agreement, the TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The computation of revenue share payment furnished by TMILL for the years 2010-11 to 2012-13 is updated so as reflect the Revenue share on the revised cargo related charges of KOPT like

wharfage, on board charges, transportation, loading / unloading/ restacking etc and also the revised cargo wise traffic. In response to our query, the TMILL stated that it has estimated revenue share payable by it to KOPT at the level of the revenue share quoted by the second highest bidder. However, the workings furnished by TMILL show that the Revenue share has been calculated at 10.565% for the years 2010-11 and 2011-12 and 10.585% for the year 2012-13. The estimated revenue share is moderated to 8.126% for the years 2010-11 to 2012-13.

It is noticed that TMILL has considered the rate as prescribed in its Scale of rates for Plot Rentals for the purpose of determining Revenue share from Plot Rentals and the rate of ₹125000/- per shift for use of HMC proposed by it in its separate proposal. Since this is not in line with the provisions of the LA, we have calculated admissible amount of revenue share on plot rentals based on the rates recently notified for HDC at KOPT. In respect of revenue share for the income from the use of HMC at TMILL, the rate of ₹52/- per MT approved in the Scale of Rates of KOPT recently and the revised cargo traffic has been taken into account for the years 2011-12 and 2012-13. No revenue share for use of HMC for the year 2010-11 is considered since no rate for the said service prevailed in the pre-revised Scale of Rates of KOPT.

The TMILL in its calculation has considered Revenue share for on board equipment assistance incase of Iron ore based on the rate prescribed in its Scale of Rates. Since this approach is not in line with the provision in the LA, we have not considered this component in the calculation of Revenue share.

Incidentally, the TMILL in its calculation for Royalty/ Revenue share has included the component of On-board supervision charges. TMILL has reported that the Scale of Rates of KOPT does not prescribe rates for 'On-board supervision'. Since TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT, it has denied the applicability of revenue share on on-board supervision charges. However, KOPT claims the same from TMILL. The TMILL has reported that the matter has gone for arbitral resolution. In this backdrop, it has calculated the Revenue share by considering On-board Supervision charges in its calculations.

The KOPT is of the view that as per the License Agreement [Article 5.1(a)] TMILL is liable to pay royalty to KOPT at the agreed percentage level of the actual revenue earned by Licensee. Accordingly, all income from the activity carried out by TMILL in respect of cargo handling at Berth No. 12 is to be considered for the purpose of calculation of royalty payable by TMILL. Since the Scale of Rates of TMILL includes rate for 'On-board Supervision charges', the income earned by TMILL from such services is to form part of

actual revenue earned by TMILL for the purpose of determination of Royalty/ Revenue share.

In this context, it may be relevant to mention here that this Authority in its tariff Order of October 2007 has considered Revenue share on the cargo related charges as per the then prevailing Scale of Rates of KOPT. In line with the approach adopted in October 2007 Order with regard to the Revenue share, the Revenue share is calculated on the cargo related charges prescribed in the Scale of Rates of KOPT for the purpose of this analysis.

By way of abundant caution, it is mentioned that revenue share figures considered in this exercise are only for the tariff fixation purpose and should not be taken as the determination by this Authority of the dispute, between the TMILL and KOPT on the subject payment.

- (xix). The Equipment hire charges is for hire of small loaders to handle the traffic of limestone and sugar/ cement. The Contract copy furnished by TMILL shows a hire charge of ₹6000/- per shift applicable for the period from June 2010 to March 2012. The TMILL has estimated the said expenditure by considering the contractual rate and by considering the number of shifts the loader will be put into use for handling limestone and sugar/ cement. The assumption of TMILL regarding the number of shifts is revised to reflect the revised cargo traffic. Since the Contract is valid till the year 2011-12, escalation is considered at 3.76% for the year 2012-13, taking the year 2011-12 as base.
- (xx). The TMILL has estimated lease rentals at ₹229.38 lakhs, ₹238.01 lakhs and ₹247.06 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively, based on the claim made by the Licensor port KOPT, for the initial allotment of hard stand land of 14000 sq. mtrs and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land area. The LA stipulates that the licence fee will be enhanced every year by 5% of the licence fee payable in the preceding year or the scheduled licence fee then in force, whichever is higher. The TMILL has reported that its estimates are based on the claim made by the KOPT. At our request, the KOPT has also furnished workings for the monthly rental payable by TMILL as per lease rentals proposed by it in its proposal for revision of Rent Schedule for the estate of KOPT including Haldia.

This Authority has recently disposed of the proposal filed by KOPT for revision of its Rent Schedule at Haldia and Kolkata Dock System (KDS) in January 2011. The revised Rent Schedule have come into effect at KOPT from the later part of March 2011. For the years 2011-12 and 2012-13 the lease rentals are calculated based on the rates prescribed in the revised schedule of rent approved for the KOPT lands at HDC.

- (xxi). The TMILL has produced documentary evidence in respect of the insurance expenses incurred by it during the year 2009-10. From the documents, it is seen that TMILL has insurance policies to cover for Stevedore liability, HMC, Berth, Cranes, Material in godowns, Forklifts, Trailers, Other vehicles etc.

While estimating insurance for the years 2010-11 to 2012-13, the TMILL has maintained the actuals for the year 2009-10. In addition to this insurance amount, the TMILL has estimated insurance of 1% on the proposed additions to the assets during the said years. The approach adopted by TMILL is considered subject to moderation to give effect to the deferment of additions to the capital assets, as explained in the later part of the analysis.

- (xxii). The estimates of other expenses relate to Lashing, Securing and Dunnaging (LSD), unlashng, sticker, despatch related services, intraport transportation, survey, clearing & forwarding expenses and miscellaneous expenses. Each of these items is discussed below:

(a). Lashing / Securing / Dunnaging (LSD)/ unlashng:

TMILL has outsourced this activity as seen from the copy of the contract furnished. This activity is seen to have been outsourced for the estimated traffic of steel cargo of TATA steel, at the rate of ₹85/- per MT (for supply of materials) and ₹15/- per MT for supply of labour. The Contract is for a period from 1 April 2010 to 31 March 2012. The TMILL has considered a rate of ₹100/- per MT for the year 2010-11 and escalated by 8.60% per annum for the subsequent years. Since the Contract is valid till the year 2011-12, the rate of ₹100/- is maintained for the year 2011-12 also. For the year 2012-13, an escalation factor of 3.76% is considered.

Another item estimated by operator is the expenditure towards unlashng service in respect of steel cargo and project cargo, which has also been outsourced at Rs.15/- per tonne for a period from 1 April 2010 to 31 March 2012. The TMILL has considered a rate of ₹15/- per MT for the year 2010-11 and escalated by 8.60% per annum for the subsequent years. Since the Contract is valid till the year 2011-12, the rate of ₹15/- is maintained for the year 2011-12 also. For the year 2012-13, an escalation factor of 3.76% is considered.

(b). Sticker, Tag writing & color coding services:

The document furnished by TMILL in support of the said expenditure is a contract for providing miscellaneous export related services for an amount of ₹184902/-. The TMILL has stated that the contract is for engaging an outsourced pool of

14 persons for the purpose of doing the job in relation to the Steel exports cargo only. In view of lower export volumes, it has considered the cost of 7 persons to be allocated to berth no.12 in its cost projections. The cost of ₹13207/- per person is taken as base for the year 2010-11 and escalated by 3.76% per annum. The number of persons is maintained at 7 for all the years under consideration as proposed by TMILL.

(c). Despatch related services

The despatch related services for handling limestone has been outsourced by TMILL. The contract copy furnished by TMILL is for a rate of ₹13/- per MT to be applicable for the period from 2010-11 to 2012-13. The TMILL has however considered an escalation of 8.60% in its workings. Since the validity of the contract is for the entire tariff validity cycle, the rate of ₹13/- is uniformly considered for all the years under consideration without applying any escalation factor. The TMILL has not estimated this expenditure for the year 2010-11. We have, considered the said expenditure for the year 2010-11 also.

(d). Intra-port Transportation

The cargo items considered by TMILL for estimation of intra-port transportation are limestone, steel and Iron ore.

From the workings it is seen that the TMILL has considered a rate of ₹35/- per MT incase of limestone, ₹45/- per MT incase of Steel and ₹26/- per MT incase of Iron ore for the year 2010-11. The rates considered by TMILL are supported by documentary evidence. Incase of limestone, the contract is for the period from 2010-11 to 2012-13, for steel, it is for a period 2010-11 and 2011-12 and for Iron ore it is applicable for the year 2010-11 alone. The TMILL has however considered the escalation factor of 8.6% to be applicable for all the years under consideration, for all the rates.

Incase of limestone, since the validity of the contract is for the entire tariff validity cycle, the rate of ₹35/- per MT is uniformly considered for all the years under consideration, without any escalation factor. For Steel, the rate at ₹45/- per MT is considered for the years 2010-11 and 2011-12 and for the year 2012-13, an escalation factor of 3.76% is considered. For Iron ore, the rate of ₹26/- per MT is considered for the years 2010-11 and an escalation factor of 3.76% per annum is considered for the years 2011-12 and 2012-13,.

(e). Survey Expenses

Other expenses include survey expenses of lime stone, steel and iron ore. The rate of survey expenses considered by TMILL for estimation purpose varies from cargo to cargo.

TMILL has furnished documentary evidence for the rate of ₹2.62 per MT for Limestone, ₹12.24 per MT for TATA Steel cargo, applicable for the years 2010-11 and 2011-12. No documentary evidence is furnished in respect of Other steel (₹2.33 per MT) and Iron ore (₹0.85 per MT). Assuming that the contract for the survey expenses for Other steel and Iron ore would also be valid till 2011-12, the rates as considered by TMILL for the year 2010-11 is considered for the year 2011-12 also, subject to verification of actuals with reference to these two tariff items. For the year 2012-13, an escalation factor of 3.76% is considered.

(f). Clearing & forwarding Expenses:

The KOPT has objected to the tariff item towards Clearing & Forwarding service. This issue is already settled based on the clarification furnished by the TMILL during the last fixation of tariff in October 2007.

TMILL has considered a rate of ₹4.25 per MT for estimation of this expenditure for 2010-11, which is supported by documentary evidence. The per tonne rate of ₹4.25 is escalated by 3.76% per annum for estimating Clearing & Forwarding expenditure for the years 2011-12 and 2012-13, taking the respective previous year as base.

(g). Miscellaneous Operational Expenses:

In respect of the estimated miscellaneous operational expenses which are in the nature of slings and gear cost, strapping, other miscellaneous cost, civil maintenance, an escalation factor of 3.76% per annum is considered for the years 2010-11 to 2012-1, taking the actuals for the year 2009-10 as base.

In addition, TMILL has estimated an expenditure of around ₹12 lakhs and ₹52 lakhs during the years 2011-12 and 2012-13 respectively towards unloading of steel cargo at siding. The estimated expenditure has been calculated by TMILL at ₹89/- per MT of rail bound steel cargo and for the year 2012-13, it has considered an escalation factor of 8.60%. The TMILL has given documentary evidence to justify the expenditure. The estimated expenditure is considered and moderated to reflect the applicable escalation factor.

The TMILL has also considered expenditure incurred towards stacking of Iron ore under the said head of expenditure of around ₹65 lakhs, ₹71 lakhs and ₹54 lakhs during the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The TMILL has not given any documentary evidence in support of the expenditure. The estimated expenditure has been calculated by TMILL at ₹12/- per MT of iron ore cargo and for the year 2011-12 and 2012-13, it has considered an escalation factor of 8.60%. The

estimated expenditure is considered and moderated to reflect the applicable escalation factor subject to verification with actuals during the next review of its tariff.

- (xxiii). The TMILL has not claimed Efficiency gain, in any of the items of the Operating cost. As such, no Efficiency gain is considered in the estimation of operating costs for the years 2010-11 to 2012-13 in the current tariff revision of TMILL.
- (xxiii). The Management & Administration Overheads mainly comprises of Salary and wages, legal charges, electricity expenses and other office related expenses. The TMILL has taken the actuals for the year 2009-10 as base and applied an escalation factor of 8.60% for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 to arrive at the said expenditure. The estimates are moderated applying an escalation factor of 3.76% per annum.
- (xxiv). The TMILL has taken the actual General Overheads for the year 2009-10 as base and applied an escalation factor of 8.60% for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 to arrive at the said expenditure. The estimates are moderated applying an escalation factor of 3.76% per annum.
- (xxv). The Finance and Miscellaneous Income comprise of the discounted terminal value. As per the provisions of the Licence Agreement, the terminal value payable by KOPT to TMILL is ₹2.30 crores. Recognising that the payment would be due for 30 years, the annualised present value for the years 2010-11 to 2012-13 is arrived at by applying a discount factor of 12.75%. The discounting rate of 12.75% to arrive at the net present value is selected bearing in mind the prevailing PLR rate.
- (xxvi). The Finance and Miscellaneous Expenses comprise of the Contribution to Provident Fund. The TMILL has taken the actual Contribution for the year 2009-10 as base and applied an escalation factor of 5.40% for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 to arrive at the said expenditure. The estimates are moderated applying an escalation factor of 3.76% per annum.
- (xxvii). The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:

(a). Fixed Assets:

(i). Year 2010-11:

The TMILL has proposed additions to the tune of ₹3.91 crores for the following items:

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	Rail Siding	300.00
2.	2 Pay loaders (Bucket size 4CBM)	91.34

	TOTAL	391.34
--	--------------	---------------

With reference to the Railway siding, the TMILL has stated that the investment was proposed in the last tariff cycle, however it has been deferred due to delay in provision of Railway connectivity. To a query in this regard, the TMILL has stated that it has planned the expenditure in next couple of years. In this context, it may be recollected that during the last revision of tariff of TMILL in October 2007, it had proposed investment of ₹266 lakhs and ₹42 lakhs in the year 2008-09 and 2009-10 respectively. The provision of railway siding was intended for quick movement of rakes to increase cargo throughput and handle multiple rail bound cargo. The allotment of 54,000 sq. mtrs of land was stated to facilitate railway siding. We have no benefit of the views of KOPT on the timing of the proposed investment. Since the TMILL has stated that the investment is planned during the next couple of years, the proposed investment of ₹300 lakhs is shifted to the year 2012-13.

The TMILL has stated that the additions in respect of Pay loaders are for replacement of existing pay loaders and it has reported that the existing pay loaders have no book value.

The TMILL has furnished workings for the Written Down Value (WDV) of one pay loader proposed to be deployed at Berth no. 12 in the year 2011-12. From the workings furnished by TMILL, it appears that the TMILL has envisaged to deploy 2 old Pay loaders at Berth no. 12, the original cost of which is ₹62.49 lakhs each as of August 2005. Considering a depreciation rate of 4.75% as per provisions of Companies Act, the WDV of one pay loader as on 1 April 2011 works out to ₹45.67 lakhs. Thus, the WDV of 2 Pay loaders works out to ₹91.34 lakhs. Since the year 2010-11 is already over, the investment is shifted to the year 2011-12.

(ii). Year 2011-12:

The TMILL has proposed additions to the tune of ₹2.30 crores for the following items:

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	Construction Office at Berth no. 12	30.00
2.	Covered Shed	200.00
	TOTAL	230.00

With regard to construction of office, the TMILL has stated that it plans to replace its existing containerized

office constructed in 2002, with a permanent structure. The estimate is not supported by any documentary evidence. Since the investment related to basic need of an organisation, the proposed estimate is relied upon and considered in the analysis.

The TMILL has stated that that the investment for construction of covered shed was proposed in the last tariff cycle, however it has been deferred due to delay in provision of Railway connectivity. It may be recollected that during the last revision of tariff of TMILL in October 2007, it had proposed investment of ₹244 lakhs in the year 2007-08 for construction of Covered shed. However, the TMILL has not made this investment as proposed by it as could be seen from the actuals for the past years. This position has been endorsed by KOPT.

The proposed investment is for the purpose of covered shed in the area of 54000 sq. mtrs, allotted to TMILL. Since the investment for railway siding in the area of 54000 sq. mtrs is shifted to the year 2012-13, the proposed investment in covered shed, which is also envisaged at the area of 54000 sq. mtrs of land is also shifted to the year 2012-13.

- (iii). No additions have been proposed by TMILL during the year 2012-13.

(b). Working Capital:

- (i). The TMILL has not considered Sundry Debtors as part of its estimates of Working Capital.
- (ii). The TMILL has considered 50% of the estimated Repairs and maintenance cost for the years 2010-11 to 2012-13 as Inventory for the said years. The TMILL has confirmed that it is in line with the stipulation at Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005. The estimated Inventory is reckoned with the moderation effected in the Repairs and Maintenance cost as discussed earlier.
- (iii). Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
- (iv). TMILL has requested this Authority to consider the security deposit for the leased land paid to KOPT as an item of current asset. The TMILL has stated that as a part of the license for Berth no.12 and plots taken for conducting operation, TMILL is required to invest

capital amount in the form of Security Deposit as per License Agreement/ plot allotment conditions. The TMILL has claimed an amount of Rs.155.75 lakhs as Security Deposit to be included in the Current assets each for the years 2010-11 to 2012-13. The TMILL has not furnished workings to arrive at the amount of Rs.155.75 lakhs. As seen from the details furnished by TMILL, it has considered Security Deposit to the tune of Rs.141.92 lakhs towards the lands allotted to it and Rs.13.83 lakhs as Security Deposit towards supply of power to berth no. 12.

The payment of Security Deposit for the lands allotted to TMILL are governed by the Scale of Rates of the Licensor port, KOPT. As per Note 9 of the then existing Rent Schedule for KOPT at Haldia at the relevant point of time, Security for payment of rent/ licence fee shall be recovered at 12 months rent/ licence fee for all types of allotments. Based on the rate of licence fee applicable at the time of initial allotment of 14000 sq. mtrs and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land, the Security deposit for 12 months period works out to Rs.141.61 lakhs. Incidentally, this amount is closer to the amount of Rs.141.92 lakhs considered as Security Deposit by TMILL for the lands allotted to it by KOPT.

With reference to the Security Deposit considered by TMILL for power supply, the TMILL has not furnished any details for the same. As such, only an amount of Rs.141.61 lakhs is considered as Security Deposit forming part of Current assets each for the years 2010-11 to 2012-13.

- (v). The TMILL has not furnished the figures of estimated Current liabilities for the years under consideration. As stated earlier, current liabilities relevant for Berth no. 12 have been calculated for the past period. Based on the ratio between the current assets and current liabilities for the past period, current liabilities are estimated for the years 2010-11 to 2012-13. The current liabilities so worked out for each year are seen to be more than the current assets, resulting in a negative working capital. Hence, the working capital is considered as NIL in the analysis.

(xxviii). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement

whichever is higher. The LA does not prescribe life norms for the assets. As such, with reference to additions in the form of construction of office, Covered sheds, Railway sidings and Plant and Machinery, the depreciation rates as prescribed for the respective items in the Companies Act have been considered. Since the TMILL has not furnished the date of commissioning of the proposed facilities, 50% of the depreciation is considered in the respective initial year of the commissioning of the assets.

(xxix). During the current proceedings of the case in reference, the TMILL has stated that the capacity of berth no. 12 is 11.24 lakh MT per annum, by considering an average ship day output rate of 4400 MT per day following the pattern of planned cargo mix for 365 days with 70% utilisation. We do not have the benefit of the views of KOPT in this regard. However, it may be relevant to recollect that the KOPT during the proceedings relating to last tariff fixation of tariff of TMILL had conveyed the capacity of the TMILL at 10.7 lakh tonnes. Therefore, Return on the Capital Employed at the rate of 16% is allowed for the years 2010-11 to 2012-13.

- (xxx). (a). As stated in the earlier part of the note, the TMILL has filed a separate proposal for fixation of hire charges in respect of the HMC. The general revision proposal of TMILL in current exercise also includes its proposal for the hire charges in respect of the HMC. As brought out in the note relating to the factual position, the TMILL was specifically requested to revise its proposal for fixation of hire charge for HMC based on standard capacity, quoting the cases of fixation of charges for the use of HMC at Paradip Port Trust (PPT), Tuticorin Port Trust (TPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT). The TMILL has not responded.
- (b). The Licensor port KOPT has raised various objections to the cost estimates furnished by TMILL in support of the proposed hire charges for HMC during the proceedings relating to the general revision proposal as well as the separate proposal for fixation of hire charges for HMC. We have not received any response of the TMILL on the objections raised by the KOPT.
- (c). The proposal of TMILL for fixation of hire charges is for a HMC of 104 tonne capacity, as seen from the proposed Scale of Rates of TMILL. This Authority has fixed hire charges for HMC of 100 tonne capacity at the above mentioned major ports following the normative approach. However, it is to be noted that the rates fixed following the normative approach in respect of other major ports was under the stipulation of Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 which requires this Authority to fix ceiling rates for services to be applied commonly at the concerned ports without reference to

the individual service provider. Thus, the rate so fixed is a common rate to be applicable to all operators of HMC at the particular port. However, in case of TMILL, the TMILL itself is a service provider. The overall traffic estimates for TMILL is lower than the normative capacity of the HMC considered as base to arrive at the hire charges for HMC at the said major ports. Further, as per the tariff guidelines of 2005, tariff in respect of the services provided by the private terminals is to be fixed based on the traffic and cost estimates. Therefore, normative approach may not apply in this case.

- (d). For reasons stated earlier hire charge for the use of HMC is to be prescribed on per tonne basis. Since the estimates of operating cost considered by TMILL in its proposal for fixation of hire charges are not supported by workings, we have attempted to test the reasonableness of the estimated operating costs considered by TMILL with reference to certain established norms considered while fixing hire charges for HMC at the other major ports. In the process, we have moderated some of the estimates of operating costs furnished by TMILL. The rate so calculated, works out to ₹24.00 per MT. A statement for fixing rate per tonne for use of HMC at TMILL is attached as **Annex – I**.

Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 calls for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The basis for the productivity levels for handling iron ore, steel cargo and other dry bulk cargo proposed by TMILL to measure performance levels in order to grant rebate for under performance remains unexplained. Further, the proposed note does not indicate incentive for better performance. Therefore, the TMILL is advised to come up with a well analysed conditionalities to govern incentive for better performance and penalty for under performance, within six months from the date of the Order passed by this Authority.

- (e). The separate proposal of the TMILL to prescribe hire charges of ₹125000/- per shift for operation of HMC at TMILL was taken on consultation with the relevant stakeholders. It is noteworthy that generally the users have agreed for payment of the charges of ₹125000/- per shift. During the proceedings relating to the proposal, it was pointed out by TMILL that the proposal is essentially for ratification of charges already levied. Clause 2.17.4 of the tariff guidelines of March 2005 enables this Authority to recognise the interim rate adopted in an adhoc manner retrospectively. The measure of TMILL to implement the charges of ₹125000/- per shift on adhoc basis is approved as such. The levy of adhoc charge from the date

of commencement of operations of HMC at TMILL is allowed to continue till the effective date of implementation of the revised rate notified by this Authority.

- (xxx). (a). Subject to the discussions above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as **Annex – II**. The results disclosed by cost statement at the existing level of tariff at TMILL are summarized as shown in the table given here in under:

SUMMARY OF THE RESULTS OF TMILL AT THE EXISTING LEVEL OF TARIFF

Sr. No	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (₹ in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1	TMILL as a whole	33.93	30.60	30.62	95.16	5.44	2.15	0.67	8.26	16.02%	7.04%	2.20%	8.42%

- (b). As can be seen from the above table, the TMILL would be in surplus to the tune of around ₹8.26 crores during the years 2010-11 to 2012-13 at the existing level of tariff, after adjustment of two instalments of past surplus during the years 2011-12 and 2012-13.

- (xxxi). (a). Since a separate rate is prescribed for the use of HMC, it becomes necessary to consider the cost position excluding the cost position for operation of HMC to assess the cost position for services rendered at TMILL, other than use of HMC. Hence, the Operating Income, Operating Expenses, Capital employed and Return pertaining to HMC are excluded from the Cost statement for TMILL as a whole. A Cost statement excluding the position of HMC is attached as **Annex – III**. The result disclosed by the Cost statement excluding the position of HMC is summarised below:

Sl. No.	Particulars	₹ in Lakhs
1	Estimated Operating Income excluding the income from HMC for the years 2011-12 and 2012-13	5631.79
2.	Surplus after Return excluding the position of HMC	966.45
3.	Surplus for the year 2010-11	543.54
4.	Adjustment of 2 instalments of past surplus	308.62
5.	Total estimated Surplus position excluding the position of HMC (2 + 3 + 4)	1818.61

- (b). The estimated surplus as a percentage of estimated operating income works out to 32.29%. Therefore, an across the board reduction of 32.29% is effected in the existing tariff of TMILL.

- (xxxii). It may be recollected that this Authority in the tariff Order of October 2007 had advised TMILL to draw up its proposal supported by cost details for individual activities. While responding to a query in this regard, the TMILL has pleaded its inability to prescribe rates based

on cost details on the ground that its Scale of Rates are based on KOPT rates and outsourced contractual rates and stated that the details as sought by this Authority is very difficult and practically impossible to provide. In the age of computerization, it may not be impossible for a terminal like TMILL to furnish activity based costing. The TMILL is advised to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.

- (xxxiii).(a). In line with Clause 4.2.2 of the tariff guidelines of 2005 which requires the ports to phase out the advalorem rates, the TMILL during the proceedings relating to the last general revision in October 2007 had given an assurance to phase out the advalorem rate. The TMILL has kept up its assurance and has prescribed rates based on weight. Since the Scale of Rates proposed by TMILL does not prescribe any advalorem rates, the definition for the term 'advalorem' is deleted, as proposed by TMILL.
- (b). The TMILL has replaced the existing advalorem rates for levy of wharfage with a rate of ₹236/- per tonne for Import cargo and Export cargo. The TMILL has not furnished detailed working with cost elements for arriving at the proposed rate. Since the action taken by TMILL is in the right direction of phasing out the advalorem rate, in line with the tariff guideline position, the proposed rate of ₹236/- per tonne is approved. However, the TMILL is advised to furnish the details of the cargo items actually handled under this category of the Wharfage Schedule, during the next review of tariff of TMILL, so as to enable to check the reasonableness of the levy of ₹236/- per MT approved.
- (xxxiv).The TMILL has proposed to modify the existing definition of 'Month' so as to define month as 31 consecutive calendar days also, as against the existing 30 consecutive calendar days. The Scale of Rates of Licensor Port KOPT as well as the Scale of rates of the other private terminal operating at KOPT define 'Month' as 30 consecutive days. Prescription of a different definition at TMILL alone may lead to confusion among the user groups. The TMILL has not explained any difficulties faced by it, if the existing definition continues. The existing definition may, therefore, continue.
- (xxxv).The existing arrangement defines 'On-board Supervision' as certain services, both on-board and on-shore services rendered by TMILL during ship to shore/ shore to ship transfer operation of cargo. It has proposed to modify the existing definition to mean that the on-board supervision will be those services which are not included within the purview of the tariff item of 'On-board handling charges' or 'Loading/ Unloading charges' or 'Miscellaneous Charges' and are ancillary in nature.

The separate existing Schedule prescribing the rates for 'On-board Supervision' lists out the various services included under the levy of 'On-board Supervision'. As rightly pointed out by KOPT, prescription of a definition for 'On-board Supervision' and a separate list of services elsewhere in the Scale of Rates, may lead to confusion. The TMILL has not explained whether the proposed modification to the existing definition of 'On-board Supervision' will be in harmony with the existing services listed under the Schedule of 'On-board Supervision'. The existing definition for On-board Supervision may continue without any change.

(xxxvi).As per the definition contained in existing Scale of Rates of TMILL, 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/ barge for destination to other Port/ Ports. It also includes any cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel. The KOPT has stated that as per the common shipping practice, 'Transshipment' should not include a cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel. The definition for 'Transshipment' as contained in the Scale of Rates of other major ports like Cochin Port Trust (COPT), Mumbai Port Trust (MBPT), Paradip Port Trust (PPT) and KOPT, do not include the operation of unloading the cargo from a vessel for some operational reason and subsequently loading in the same vessel. The existing definition is suitably modified in line with the prescription made in the Scale of Rates of other major ports.

(xxxvii).In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the note 3(vii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 12.75 %.

(xxxviii).The TMILL has introduced a note to the effect that all rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling rates; likewise the rebates and discounts are at floor levels. The note further gives liberty to TMILL to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts, if it so desires. This prescription is in line with Clause 2.16.1 of tariff guidelines of 2005 and hence is approved. However, the revenue impact of the rebates/ discounts, if any, allowed by the TMILL at its discretion, will not be recognized in the next tariff review.

(xxxix).A new note has been prescribed stating that TMILL does not handle thermal coal in bulk, coking coal in bulk, various types of coke and other black cargo in bulk and various types of liquid bulk cargo handled through pipelines, at berth no. 12. The proposed note is in line with the provisions of the Licence Agreement and hence is approved.

- (xL). All the Sections contained in the proposed Scale of Rates of TMILL contain two common notes.

One being that the prescribed rate is applicable for a 20' container. For container above 20' upto 40', the rate would be 150% of the prescribed rate. For container above 40', 200% of the prescribed rate would be levied.

The next note is that incase of coastal cargo/ containers, other than iron ore and iron ore pellets, 60% of the rates specified shall be applicable.

Instead of prescribing the said notes under every Section, they are prescribed as general notes under Section – 3 'General Principles of Assessment'.

- (xLi). The TMILL has re-grouped/ re-classified its Wharfage Schedule and On-board charges Schedule reportedly based on the general revision proposal of KOPT, on the ground that TMILL also operates within the same dock. Any effort to simplify and rationalize the Scale of Rates is to be appreciated. However, the rationalization as proposed by KOPT in the Wharfage Schedule and On-board handling charges Schedule of its Scale of Rates was not approved by this Authority since the effect of rationalization should not result in any unintended tariff burden on certain segments, as reasoned in the relevant Order. The TMILL has not quantified the financial impact on account of the proposed rationalisation in the Wharfage schedule and Schedule relating to On-board handling charges. As such, this Authority may not be in a position to approve the rationalization, as proposed by TMILL. The existing Wharfage Schedule structure and Schedule relating to On-board handling charges may continue unaltered.

However, the TMILL is advised to come up with a separate proposal for rationalizing its Wharfage Schedule and Schedule relating to On-board handling charges alongwith revenue impact analysis on different commodities. The TMILL may undertake this exercise in such a manner to maintain revenue neutral position.

- (xLii). In line with the observation made by this Authority in the Order of October 2007 to TMILL to review and revise the list of services rendered under on-board supervision by excluding the service of water sprinkling at berth and cleaning of berth from on-board supervision service and consider these tariff items in appropriate tariff item with adjustment in rates, the TMILL in its current proposal has de-linked the charges for cleaning of jetty, water sprinkling and hatch/ deck cleaning charges from the scope of On-board supervision and included it as a separate entry under Miscellaneous charges. The TMILL has furnished documentary evidence which shows that the rate for providing On-board supervision in respect of

Limestone is ₹18.50 per MT. From the clarification of TMILL, it is seen that the rate for on-board supervision of limestone concluded with the private party includes a rate of ₹4/- per MT for cleaning and water sprinkling. Therefore, the rate of ₹4/- per MT is prescribed as a separate entry under miscellaneous charges in the Scale of rates of TMILL, with a corresponding adjustment in the existing unit rate prescribed for the relevant cargo item under the Schedule of 'On-board supervision charges', subject to the general reduction in this rate.

(xLiii). In line with the observation made by this Authority in the Order of October 2007 to TMILL to review and reclassify the tariff item "Loading/ Unloading/ Restacking" in connection with use of hoppers for unloading and loading of dumpers using hoppers and propose suitable modifications in its proposed draft Scale of Rates, the TMILL in its current proposal has excluded the use of dumpers from the scope of "Loading/ Unloading/ Restacking" and included it under Miscellaneous charges and proposed a separate new rate for the said activity. Since the said activity is segregated from the existing service of Loading/ Unloading, it appears that the existing unit rates for the tariff items listed under the Section of Loading/ Unloading may require suitable adjustment. However, the existing unit rates prescribed for loading/ unloading/ restacking of various cargo items have not been adjusted to maintain a revenue neutral position. The existing arrangement may therefore continue and the TMILL is advised to review and reclassify the tariff item "Loading/ Unloading/ Restacking" in connection with use of hoppers for unloading and loading of dumpers using hoppers and propose suitable modifications in the unit rates maintaining revenue neutral position, in the next review of its tariff.

(xLiv). The existing Scale of Rates prescribes rate for 'Project cargo and machinery and spares including their packages weighing less than 20 tonnes' at ₹37.17 per MT, under the Section relating to 'Transportation'. The TMILL has introduced a new tariff item for the packages weighing greater than 20 tonnes and upto 35 tonnes' at ₹150/- per MT and the higher rate proposed is on the ground that project cargo weighing above 20 tonnes would require special type of trailers and hence cost for handling such project cargo would be more than the cost of handling project cargo less than 20 tonnes. The TMILL has not justified the statement made by it with necessary workings and the revenue implication arising therefrom. Further, the TMILL has neither proposed procurement of special type trailers nor proposed to take on hire the said trailers to handle project cargo weighing above 20 tonnes. Hence, this Authority is not in a position to approve the new tariff item.

(xLv). The TMILL has proposed wharfage rate of ₹118/- per MT or part thereof for levy on cargo which is landed from a vessel for a subsequent transshipment by the same vessel due to some operational reasons. Likewise, the TMILL has proposed to introduce

a rate of ₹177/- per MT as On-board charges to cover cargo not falling under any of the category as mentioned in the 'On-board Charge Schedule'. Similarly, the TMILL has proposed to introduce a rate of ₹177/- per MT as On-board supervision charges to cover cargo not falling under any of the category as mentioned in the 'On-board Supervision Schedule'.

Further, while TMILL has sought an increase of 15% in respect of other tariff items in the Schedule relating to 'Loading/ Unloading/ Restacking', it has sought an increase of 20% in respect of Iron Ore. It has also proposed to introduce a new note under the Section 'Loading/ Unloading/ Restacking' to the effect that wherever only labour support is provided by TMILL only and no equipment support is provided, consolidated rate of ₹30/- per MT will be applicable irrespective of any number of activities performed within the TMILL berth.

Under the Section 'Miscellaneous Services', the TMILL has proposed a rate of ₹6600/- per MT for Equipment assistance charge for IT-12 Caterpillar and the rate of ₹17600/- per shift for Equipment assistance charge for Forklifts of above 20 MT capacity. The TMILL has also proposed rate of ₹5/- per MT and ₹10/- per MT for on-board equipment operation for all dry bulk cargo and other cargo like tubes/ pipes etc.

In all the above cases, the proposals of TMILL are not justified with cost details. TMILL has also not furnished the financial implications arising from the proposed new tariff items. With respect to the equipment assistance charges proposed by TMILL, they are not supported either by the documentary evidence to reflect the market rate or by the prescribed cost statement for fixation of tariff for usage of equipments. It is notable that the income estimations considered for the years 2010-11 to 2012-13 in the Cost statement do not capture the income from the above mentioned new tariff items. The Authority, is therefore, not in a position to approve the proposal of TMILL in this regard.

(xLvi). The TMILL has also introduced a new note under this Section which states that wherever high heaping at plot is needed at the time of receipt of export iron ore/ iron ore pellets, the same is included in one time stacking charges. However, if after receipt and stacking of cargo, high heaping is done, then additional restacking charges shall be levied. Since the higher rate for iron ore is not approved as explained in the preceding paragraph, it is not relevant to prescribe the said note in the Scale of Rates of TMILL.

(xLvii). It may be recollected that this Authority vide its Order dated 16 June 2010 has approved insertion of some conditionalities governing short term allotment of storage areas, in the Scale of Rates of TMILL. The TMILL, in its revised proposal of September 2010 has

not included the said conditionalities in its proposed draft Scale of rates. The conditionalities approved by this Authority vide its Order dated 16 June 2010 are included in the revised Scale of Rates approved by this Authority.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority:

- (a). ratifies the levy of charge of ₹125000/- per shift from the date of commencement of operations of HMC at TMILL till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates notified by this Authority, and
- (b). approves the revised Scale of Rates of the TMILL which is attached Annex-IV.

15.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the TMILL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded to the Scale of Rates will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The tariff of the TMILL has been fixed relying on the information furnished by the TMILL and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority will require the TMILL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff, as per Clause 2.13 of tariff guidelines of 2005.

15.4. The validity of the existing Scale of Rates of the TMILL is deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, in terms of the earlier extension Order.

15.5. The TMILL is required to furnish to this Authority its Segregated annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year, through KOPT. If TMILL fails to provide such information within the stipulated time period, the KOPT may initiate appropriate action against TMILL. In the event, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of TMILL. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

^
RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/11-Exty.]

Annex - I

WORKING FOR ARRIVING AT THE PER TONNE RATE FOR USE OF HMC AT TMILL

(Amount in Rs.)				
Particulars	As per TMILL		As per TAMP	
Capital cost of HMC		138700000		138700000
Estimated traffic proposed to be handled by HMC		625000	As per revised traffic estimates considered for the years 2011-12 and 2012-13	1221956
Operating cost				
Fuel cost	75000 litres @ 41.67 per litre	3125250	70 litres per hour @ Rs.42.20 per litre for 1642 hours	4850468
Repairs		2525000	As given by TMILL	2525000
Insurance		2100000	1% of cost of HMC @ Rs.1387 lakhs	1387000
Depreciation		6600000	As given by TMILL	6600000
Other Expenses	Salary for 4 employees @ Rs.2 lakhs per annum)	800000	As given by TMILL	800000
Total		15150250		16162468
Return on Capital Employed @16%	138700000*16%	22192000	82600000*16%	13216000
Operating cost plus Return		37342250		29378468
No. of shifts considered by TMILL		300		-
Proposed rate per shift (rounded off)		125000		-
Rate per tonne (Total cost plus Return / Traffic)				24.04

Gross value of HMC	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Value of HMC at the beginning of the year	138700000	132100000	125500000	118900000	112300000	105700000	99100000	92500000	85900000
Depreciation	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000	6600000
Written down value at the end of the year	132100000	125500000	118900000	112300000	105700000	99100000	92500000	85900000	79300000
Average written down value		125500000							
Thus, Average Capital Employed for the purpose of allowing Return								82600000	

Annex - II

TM International Logistics Limited (TMILL)
Consolidated Income & Cost statement.

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at existing level of tariff as given by TMILL			Estimates at existing level of tariff as moderated by us.		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in MTs)	941838	924992	1209077	941887	951500	951500	1251502	1251502	1251502
I	Total Operating Income									
	Cargo handling income	2503.29	2101.57	2709.58	2001.58	2124.63	2361.28	2594.23	2598.12	2600.31
	Others	281.00	499.00	831.31	527.67	482.69	471.82	799.12	462.00	462.00
	Total	2784.29	2600.57	3540.89	2529.25	2607.22	2833.10	3393.35	3060.11	3062.31
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	393.22	368.32	502.40	541.78	588.37	638.97	536.78	556.96	577.91
	Maintenance Labour	13.62	12.98	13.18	15.76	17.12	18.59	15.76	16.35	16.97
	Equipment Running Costs	105.01	147.94	193.93	172.61	182.48	188.04	251.13	260.30	269.82
	Royalty / revenue share	150.57	147.51	216.76	144.05	152.66	175.69	156.71	210.60	211.18
	Equipment Hire	0.85	11.01	43.38	3.60	6.12	12.11	3.79	3.79	3.93
	Lease Rentals	206.89	214.63	184.40	229.38	238.01	247.06	207.96	247.07	259.42
	Insurance	39.09	29.25	38.82	42.73	45.13	45.13	38.82	40.03	45.03
	Other expenses	245.16	258.08	313.00	305.35	413.75	559.81	409.30	428.91	460.30
	Total	1154.41	1189.72	1505.87	1468.26	1643.63	1885.41	1620.24	1764.02	1844.56
III	Depreciation	151.52	174.53	209.87	235.07	236.50	236.50	209.87	214.39	223.39
IV	Overheads									
	Management & Administration overheads	236.66	254.33	386.80	420.06	456.19	495.42	401.34	416.43	432.09
	General Overheads	16.48	13.66	13.46	14.62	15.87	17.24	13.97	14.49	15.04
	Total	253.14	267.99	400.26	434.68	472.06	512.66	415.31	430.92	447.13
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	1225.22	968.33	1424.89	404.24	255.02	198.53	1147.93	650.77	547.23

VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement.	0.38	0.43	0.49	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	Prior Period Income	0.00	15.00	8.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.38	15.43	8.88	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)									
	Contribution to Provident Fund	3.92	4.45	6.85	7.22	7.61	8.02	7.11	7.37	7.65
	Total	3.92	4.45	6.85	7.22	7.61	8.02	7.11	7.37	7.65
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(3.54)	10.98	2.03	(6.67)	(6.99)	(7.33)	(6.56)	(6.76)	(6.96)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1221.68	979.31	1426.91	397.57	248.03	191.21	1141.37	644.01	540.28
X	Capital Employed	2884.99	3823.50	3946.30	4467.61	4467.18	4251.31	3736.43	3643.38	3919.99
XI	Return on Capital Employed	461.60	611.76	631.41	714.82	714.75	680.21	597.83	582.94	627.20
XII	Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XI)	760.08	367.55	795.51	(317.25)	(466.72)	(488.99)	543.54	61.07	(86.91)
XIII	50% of the past surplus set off over a period of five years.		771.55		0.00	0.00	0.00	0.00	154.31	154.31
XIV	Total Surplus				(317.25)	(466.72)	(488.99)	543.54	215.38	67.40
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)				-12.54%	-17.90%	-17.26%	16.02%	7.04%	2.20%
XVI	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income				-15.90%			8.42%		

Annex - III

COST STATEMENT EXCLUDING HARBOUR MOBILE CRANE

NO.	PARTICULARS	2011-12	2012-13	Total
I	Operating Income as in the Cost statement	3060.11	3062.31	
	Less: Income from HMC	-245.31	-245.31	
	Residual Estimated Operating Income	2814.80	2817.00	5631.79
II	Operating Cost as in Cost statement	1764.02	1844.56	
	Less: Expenses relating to HMC	-95.62	-99.22	
	Residual Estimated Operating Expenses	1668.40	1745.34	3413.73
III	Depreciation as in Cost statement	214.39	223.39	
	Less: Depreciation relating to HMC	-66.00	-66.00	
	Residual Depreciation	148.39	157.39	305.79
IV	Capital Employed as in Cost statement	3643.38	3919.99	
	Less: WDV of HMC	-859.00	-793.00	
	Residual Capital Employed	2784.38	3126.99	5911.37
V	Return on Capital Employed as in Cost statement	582.94	627.20	
	Less: Return on HMC	-137.44	-126.88	
	Residual Return on Capital Employed	445.50	500.32	945.82

1899 5011-16

VI	Residual Surplus after Return (I - II - III - V)	966.45
VII	Surplus after Return for the year 2010-11 as in Cost statement	543.54
VIII	Total Surplus for the years 2010-11 to 2012-13	1509.99
IX	Adjustment of 2 instalments of past surplus	308.62
X	Total Surplus	1818.61
XI	Total Surplus as a percentage of Residual Operating Income (X / I)	32.29%

Annex-IV

T M International Logistics Limited
Scale of Rates for operations at Berth No.12 of Haldia Dock Complex

1 Short title of Commencement

The Scale of Rates set out herein shall be called SCALE OF RATES of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

2. Definition

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i). 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowringhee Road, Kolkata – 71.
- (ii). TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the back up area allotted under the License agreement.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (iv). 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo during the licence period.
- (v). 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Kolkata Port Trust from time to time.
- (vi). 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (vii). 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for ship loading/ unloading operation.
- (viii). 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.
- (ix). 'Overside Discharge/ Shipment' shall mean the operation of unloading/ loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
- (x). 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received for shipment in TMILL premises.
- (xi). 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xii). 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.

- (xiii). 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports.
- (xiv). 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.

3. General Principles of Assessment:

- (i). The minimum weight/ measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii). Rates applicable for a period/ unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.
- (iii). Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/ container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv). Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owner's/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v). Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for TMILL's use at Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi). No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Kolkata Port Trust/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 14.75%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii). Before classifying any cargo under "unspecified category" or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (ix). Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x). (a). Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.

- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xi). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling level; likewise the rebates and discounts are floor levels. The TMILL may, if it so desires, change lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (xii). The TMILL does not handle the following cargoes at Berth no. 12:
- Thermal Coal in bulk.
 - Coking Coal in bulk.
 - Various types of coke and other black cargo in bulk.
 - Various types of liquid bulk cargo handled through pipelines.
- (xiii). The rate prescribed for handling of containers is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of the prescribed rate. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of the prescribed rate.
- (xiv). In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the prescribed rates shall be applicable.

4. Wharfage Charges:

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Iron Ore & Sand	14.38
2	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore except iron ore.	28.76
3	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	50.33
4	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint.	43.14
5	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	50.34
6	Containers	1581.98 per TEU
7	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	2876.32 per unit
8	Logs/ Timber/ Veneer	75.50 per CBM
9	All other Cargo not specified above, except those specified at Section 3(xii).	236.00

- 4.2 On cargo discharged/ shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.
- 4.3. For transhipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.

- 4.4. On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	21.57
2	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.ore.	21.57
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	57.53
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	28.76
5	Containers (TEU)	197.75 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	35.95 per unit

- 5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the abovementioned rates.

- 5.3. For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

6. On-board supervision:

6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/ export cargo at the rates specified below:

- Unlashing of import cargo.
- Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
- Providing slings and gears for the cargo handling operation.
- Tally survey of cargo during discharge.
- Survey of cargo quality discharged/ shipped.
- Placement and removal of dunnages at jetty during discharge.
- Heaping of cargo at hook point.
- Supervising/ monitoring/ directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/ dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo	10.47
2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint discharged from the ship.	64.72
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship.	103.86
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	119.85
5	Containers	199.75 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	2396.93 per unit

7. Loading/Unloading/Re-Stacking:

7.1 Following charges for supply of manpower and equipment for loading/ un-loading/ re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	14.38
2	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	31.96
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	35.96
4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	35.96
5	Containers	129.43 per TEU

Note: For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – 'Miscellaneous charges' then no separate levy will be made under this section.

7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.

7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

8. Transportation

8.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in ₹)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	25.16
2	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	25.16
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint weighing less than 20 tonnes.	25.16
4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	25.16
5	Containers (TEU)	215.72 per TEU

9. DEMURRAGE

9.1 Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

4. Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General. 30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

Note Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However, TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.

- ii) For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays.

After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.

- 9.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in Rupees per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 th day onwards
1.	Hazardous - I	103.60 per tonne	121.88 per tonne
2	All other cargo	24.38 per tonne	36.56 per tonne

- 9.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in Rupees per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 th to 14 th day	From 15 th day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	3.66	7.31	10.96

- 9.4 No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31st day, demurrage on such cargo shall be levied @ ₹24.38 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.

- 9.5 Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of ₹103.60/- per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.

- 9.6 Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ ₹6.09 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause 9.4 shall apply.

- 9.7 On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ ₹24.38 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.

- 9.8 On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 9.2 or 9.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.
- 9.9 The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

10. Storage and Miscellaneous Services

10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –

Sl.No	Particulars	Rate (in ₹)
1	Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons	4.79 per MT
2	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	32.43 per sq.mtr per month
3	Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed	51.13 per sq.mtr per month
4	Lease rentals for short term allotment of bare land	20.85 per sq.mtr per month
5	Charges for supply of unskilled labour	101.57 per manshift
6	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM	8125.20 per shift
7	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM	4062.60 per shift
8	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	1692.75 per shift
9	Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT	8125.20per shift
10	Placement and Removal of dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands	7.99 per MT
11	Clearing and Forwarding	3.60 per MT
12	High heaping of bulk cargo at plot	16.41 per MT
13	Equipment assistance charges for Harbour Mobile Crane of 104 MT	24.00 per MT
14	Cleaning of Jetty/ deck and water sprinkling for bulk cargo handling wherever necessary for bulk cargo handling.	4.00 per MT

- 10.2 Equipment hire charges shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.
- 10.3 The licensing of open/ covered space by TMILL within its allotted area for a period of up to (11) eleven months on monthly rent basis for storage of import/ export cargo may be done without recourse to a tender procedure. The following conditions shall be followed in such cases:
- The period of license shall not exceed (11) eleven months.
 - The space allotted shall not be subletted/ assigned/ transferred/ shared by the allottees
 - Encroachment or unauthorized occupation of land and Railway Tracks etc. by the licensee will involve a liability to pay a penalty at the rate of ten times the scheduled license fee in addition to the cost of rectification of damages caused to the TMILL's properties. If the licensee fails to remove the cargo from the encroached area in spite of notice to do so, the cargo will be removed elsewhere within TMILL's allotted area by TMILL at the risk and cost of the licensee and penal license fee at the rate of ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.

- (iv). Cargo stored under a license shall be at the entire risk and responsibility of the licensee. The licensee shall post his own watchman to safeguard the cargo stored at the allotted space and to prevent any unauthorized occupation of such space by others.
- (v). The licensee shall not construct or put up any building, erection or convenience on space occupied under license.
- (vi). In case the licensee fails to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the license, TMILL shall levy normal demurrage charges as per TMILL's Scale of Rates as applicable from time to time for the period the cargo remains in TMILL's premises beyond the period for which the license was granted.
- (vii). The licensee shall agree to comply with all rules and directions issued by TMILL from time to time. If the licensee neglects to comply with such rules or directions, TMILL may terminate the license.
- (viii). The license is terminable on 15 days' notice on either side. No claim for any compensation whatsoever for revocation of the license will be entertained.
- (ix). The licensee shall agree that all payments and expenses of whatever sort due to TMILL in respect of the license be recovered at the rates prescribed on TMILL's Scale of Rates from time to time.
- (x). The licensee shall comply with all instructions, rules or regulations that may from time to time be issued by KOPT, Municipal Authority, the Chief Controller of Explosives, Government of India or whosoever concerned in relation to storage of cargo.
- (xi). The license fee will be charged from the date of handing over possession of the land on the actual area to be found on demarcation.
- (xii). When the storage area is allotted on license basis for storage of import / export cargo, demurrage on cargo stored in the licensed premises shall not be levied again.
- (xiii). The licensee shall be required to utilize the allotted land for the purpose for which it is licensed. No change in purpose of utilization will be allowed without specific written permission from TMILL.
- (xiv). The licensee will not cause any damage to TMILL's properties. If, however, any damage is caused, the licensee shall be liable to make good the damages at his own cost and arrangement to the satisfaction of TMILL.
- (xv). The licensee shall have to make his own arrangements to keep the allotted land and its surroundings neat, clean and in proper sanitary condition.

11. Rebates/Refunds:

In case a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be allowed.

- - - - -